

XXII год издания

№ 93 (2461)

ЦЕНА № 20 коп.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ
3 РАЗА В НЕДЕЛЮ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ

Орган Полевского ГК ВКП(б) и горисполкома

Воскресенье

3 августа

1952 года

Сталинский день железнодорожника

Самые отдаленные районы нашей страны связаны в единое целое железнодорожными магистралями. По протяженности стальных путей СССР не имеет себе равных. Советские люди по праву с гордостью называют свою Родину великой железнодорожной державой. Тысячи поездов ежедневно идут по стальным магистралям, обеспечивая четкий ритм хозяйственной жизни Советского Союза, способствуя росту его могущества, развитию его производительных сил.

В нынешнем году советский народ отмечает Всесоюзный день железнодорожника в обстановке нового хозяйственного и культурного подъема. Вступил в строй первенец великих строек коммунизма — Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Успешно сооружаются гигантские гидроэлектростанции на Волге, Днепре и Аму-Дарье, прокладываются каналы, создаются оросительные системы.

Семнадцать лет назад — 30 июля 1935 года — на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин раскрыл значение железнодорожного транспорта для существования и развития нашей страны. «... СССР, как государство, — указывал великий вождь, — был бы невозможен без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Речь товарища Сталина явилась четкой программой борьбы за превращение нашего железнодорожного транспорта в передовую отрасль народного хозяйства. В предвоенные годы транспорт СССР был капитально реконструирован. Во многих районах страны проложены новые важные магистрали, построены новые станции, мосты, вокзалы. На линию вышло много мощных паровозов, тепловозов и электровозов, огромнейшее количество большегрузных вагонов, техническая база пополнилась замечательными путевыми машинами, механизированными горками и другими сложнейшими механизмами. До начала Великой Отечественной войны в Советском Союзе было введено в строй свыше 35 тысяч километров новых железнодорожных магистралей.

Гениальная сталинская прозорливость, постоянная забота великого вождя о развитии и укреплении железных дорог позволили советскому транспорту в годы Великой Отечественной войны выдержать такую нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны. Самоотверженно трудясь, наши железнодорожники с честью выполнили сложнейшие задания по переброске войск по снабжению фронтов военной

техникой, снаряжением, боеприпасами, продовольствием, успешно справились с ответственным делом — перебазированием крупнейших промышленных предприятий на Урал и в Сибирь.

Советский народ высоко оценил боевые заслуги тружеников транспорта в период Великой Отечественной войны. Десятки тысяч железнодорожников были награждены орденами и медалями, более сотни машинистов, движенцев удостоились высокого звания Героя Социалистического Труда.

В годы послевоенной сталинской пятилетки железнодорожный транспорт, как и все народное хозяйство СССР, быстро оправился от нанесенных войной ран и стал на путь нового мощного подъема и технического прогресса. С каждым годом социалистическая промышленность дает железнодорожникам все больше совершенной отечественной техники. На карту нашей Родины нанесены и наносятся новые железнодорожные линии. Создаются железнодорожные подходы к великим стройкам коммунизма на Волге, Дону, Днепре и Аму-Дарье. Растет протяженность линий, обслуживаемых электровозами и тепловозами.

Расцвет железнодорожного транспорта, неуклонный рост объема перевозок железных дорог — результат героического труда советских людей. В капиталистических странах перевозки на железных дорогах не возрастают, а сокращаются, отражая упадок хозяйства. До сих пор ни одна из них еще не достигла довоенного уровня перевозок. А советские железные дороги превзошли довоенный уровень перевозок еще в 1948 году. Это одно из убедительных свидетельств неоспоримых преимуществ социалистической системы хозяйства перед капиталистической.

Большое значение для дальнейшего подъема работы железнодорожного транспорта СССР имеет движение машинистов-пятисотников, увеличивших среднесуточный пробег паровозов до 500 и более километров.

За семнадцать лет, минувших со дня исторической речи великого Сталина, советские железнодорожники прошли большой и славный путь. Мудрые предначертания вождя и впредь будут служить путеводной звездой для всех работников социалистического железнодорожного транспорта, труженики которого встречают свой традиционный праздник выдающимися успехами. Они рапортуют Родине, гениальному вождю товарищу Сталину о новых производственных победах, выражают свою готовность еще более самоотверженно трудиться на благо своей социалистической Отчизны, неустанно крепить ее могущество и славу.

В честь дня железнодорожника

За новые успехи на транспорте

Коллектив транспортного цеха Криволизового завода встречает Всесоюзный день железнодорожника производственными успехами. За истекшие семь месяцев текущего года план перевозок значительно перевыполнен, себестоимость перевозок за это же время снижена на 9 процентов при обязательстве 2 процента, на 4 процента увеличено количество обрабатываемых вагонов в час.

Ремонтные рабочие полностью закончили капитальный ремонт пути, их работа принята комиссией с оценкой на «Отлично». Самоотверженно трудятся ремонтные бригады тт. Ускова М. К., Макушева М. С., Костина С. С. — всем им присвоено почетное звание «Бригада отличного качества».

Хорошо работают ремонтные рабочие пути Н. В. Зюзев, Г. Л. Лычко, А. С. Елькина, И. Гладышев и другие. Они систематически выполняют нор-

матически выполняют нормы свыше 130 процентов. Наиболее производительны работают они в период летних ремонтов, выполняя нормы свыше 200 процентов.

Среди машинистов локомотивов добросовестно трудятся тт. Медведев А. С., Старцев И. И. Тов. Медведев за полугодие имеет экономии на лицевом счету 12 тысяч рублей, а тов. Старцев 10 тысяч 986 рублей. Всего машинисты сэкономили с начала года за счет увеличения межремонтного пробега, сокращения расхода смазочных и обтирочных материалов, удешевления стоимости текущих ремонтов 31.897 рублей.

Помощники машинистов-комсомольцы тт. Медведев Ю. Н., Курьянов Н. М. в честь дня железнодорожника почти вдвое повысили свою производительность.

Операторы тт. Партина Н., Месилова, Долганова совместно с лучшими диспетчерами цеха тт. Тагильцевым А. Г. и Амбаровым С. П. четко следят за режимом на железнодорожном транспорте. Они аккуратно снабжают цехи сырьем и топливом. Тов. Тагильцеву и Амбарову неоднократно присуждалось на цеховом комитете почетное звание «Лучший диспетчер транспортного цеха». Сейчас цех ведет подготовку к работе в зимних условиях.

Не останавливаясь на достигнутом, коллектив цеха еще более приумножит свои успехи во славу любимой Родины.

Н. Иванищев,

нормировщик транспортного цеха Криволизового завода.

Семимесячный план перевыполнен

Коллектив транспортного цеха Северского завода в этом году встречает Всесоюзный день железнодорожника трудовыми победами. 29 июля, на два дня раньше срока, он завершил выполнение плана 7 месяцев по всем показателям. Значительно перевыполнен план по грузообороту, местным перевозкам и по выгрузке вагонов парка Министрства путей сообщения.

Наилучших показателей в работе добилась комсомольско-молодежная бригада водителей паровоза во главе старшего машиниста Шмелева, выполнявшая план на 175 процентов. Слаженно работают составительские бригады тт. В. Бусоргина и В. Ушакова. Их выполнение норм составляет от 170 до 186 процентов.

Высокопроизводительно работает слесарь-арматурщик паровозного депо тов. Насимов, выполняя по полторы-две нормы в смену. Не отстает от него и слесарь комплексной бригады тов. Федоров.

Партийная организация цеха направляет сейчас все усилия коллектива на закрепление достигнутых результатов и на образцовую подготовку транспорта к работе в зимних условиях.

А. Костоусов,

заместитель секретаря парторганизации цеха.

ПО НАШЕМУ ГОРОДУ

Читательская конференция

Мраморская библиотека в текущем году провела две читательские конференции по книгам лауреатов Сталинских премий.

Первая читательская конференция была проведена по роману Г. Николаевой «Жатва», вторая, 23 июля, по роману А. Коняевой «Иван Иванович».

В подготовке к конференции в основном принимали участие читатели-коммунисты и комсомольцы, а также литераторы школы.

В период подготовки к конференции делались обзоры и читки отдельных глав романов, консультации с участниками, писались статьи в стенную газету, делались библиотечные плакаты по отдельным произведениям.

Большую помощь Мраморской библиотеке оказывает Свердловский межбиблиотечный абонемент и методический кабинет имени Белинского.

М. Михайлов.

ПОЕЗДКА В ПИОНЕРЛАГЕРЬ

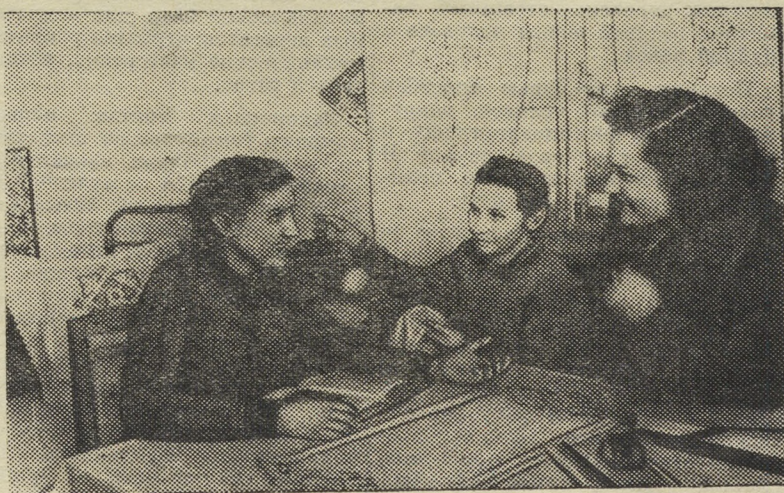
Малыши детского сада № 3 Криволизового завода с нетерпением ожидали того дня, когда будут проводить свой санаторный отдых в лесу, на зеленой лужайке. Их желание было удовлетворено. В один из теплых солнечных дней, в конце июля, дети выехали в Криволизовский пионерский лагерь, к речке Светлой.

День прошел весело и незаметно. На встрече малышей с пионерами было организовано выступление художественной самодеятельности. Выступали отдыхающие школьники Криволизовского детского дома и малыши детского сада, исполняя песни и стихи о Сталине, о мире и т. д.

Всем было чем заняться: кто собирал ягоды и цветы, кто загорал и купался, играл на траве. На свежем воздухе дети кушали и спали.

— Как хорошо в лесу, — восхищались маленькие воспитанники, — уезжая из лагеря и вместе с коллективом воспитателей детского сада выражали пожелание — иметь такой же прекрасный уголок санаторного типа для детей дошкольного возраста.

А. Кесарева.



В одной из комнат молодежного общежития Северского завода. НА СНИМКЕ: молодые специалисты — А. И. Михеева, А. И. Чернова, Н. С. Павловская.

КОЛХОЗ „КРАСНЫЙ ПАХАРЬ“ МЕДЛИТ С ПОДГОТОВКОЙ К УБОРКЕ УРОЖАЯ

На днях состоялась 22-я сессия Кургановского сельского Совета депутатов трудящихся. На сессии был заслушан доклад председателя колхоза тов. Якушева „О ходе заготовки кормов и подготовке к уборке урожая“.

Сессия отметила, что в заготовке сена, закладке силоса и подготовке к уборке хлебов в колхозе проявляется недопустимая медлительность.

На 1-е августа из 925 гектаров сенокосной площади скошено всего лишь 478 гектаров, а застоговано с площади 347 гектаров. Это объясняется тем, что работающими на сеноуборке не выполняются дневные нормы.

Плохо обстоит дело с подготовкой к уборке урожая, уборочные машины не подготовлены. Получен самоходный комбайн, но он до сих пор стоит в разобранном виде, так как у него не хватает главной цепи, нет ее и в МТС. У комбайна „Коммунар“ не отремонтирован радиатор, также не исправлены имеющиеся три жатки. Несмотря на это правление колхоза не потребовало от кузнеца Воробина своевременной подготовки к уборке сельхозмашин, кузнец Воробин вместо ремонта уборочного инвентаря занялся пьянкой.

Колхозу не хватает три веялки, мешкотары, до десятка телег и колес, до сих пор не отремонтированы сушилки.

Сессия сельского Совета обязала правление колхоза, его председателя тов. Якушева, бригадира тракторного отряда тов. Бабина в ближайшие два-три дня закончить ремонт уборочных машин и не позднее 5 августа приступить к уборке озимой ржи.

Одновременно сессия обратилась к исполкому горсовета и шефствующим организациям об оказании помощи колхозу на уборке урожая в рабочей силе.

Н. Тарабров.

Партийная жизнь

Обеспечить успешную учебу коммунистов и комсомольцев

Идейное воспитание кадров, их политическое просвещение является важнейшей обязанностью партийных организаций. От того, насколько своевременно и качественно партийные организации подготовятся к новому учебному году в сети партийного просвещения, будет зависеть успех учебы коммунистов.

Идейный уровень партийного просвещения определяется степенью марксистско-ленинской подготовки пропагандистских кадров и их методического мастерства. Поэтому партийные организации должны особое внимание обратить на подбор пропагандистов, выделять на этот ответственный участок партийной работы подготовленных коммунистов, имеющих высшее и среднее образование.

Во избежание ошибок прошлого года при комплектовании сети партпросвещения, когда с подбором пропагандистов запоздали руководители кружков и политшкол, до начала занятий не знали своих слушателей, в текущем году нужно дело поставить так, чтобы пропагандисты сами принимали непосредственное участие в комплектовании кружков и политшкол, хорошо знали своих слушателей.

В ряде партийных организаций (Горбольница, Северский, Крилитовый заводы и другие) в прошлом году увлекались количественной стороной и создавали кружки из 20—23 человек, не учитывая фактических знаний коммунистов и беспартийного актива. Это привело к тому, что были объединены вместе слушатели с различным уровнем подготовки, отдельным слушателям было трудно заниматься в течение учебного года. Произошел большой отсев, к концу занятий в кружках оставалось по 8—10 человек.

Чтобы не допустить этого

в новом учебном году, необходимо внимательно подойти к каждому коммунисту, побеседовать с ним и помочь ему определить правильную форму учебы, кружки комплектовать из слушателей с одинаковой степенью общеобразовательной и политической подготовки, в количественном составе 12—15 человек.

Нельзя допускать такого явления, когда коммунисты из года в год стремятся остаться в одном и том же кружке и не повышать своих знаний.

В городской партийной организации более 150 коммунистов и кандидатов в члены ВКП(б), не имеющих начального образования. Партийным организациям нужно добиться того, чтобы все они с сентября этого года приступили к обучению в вечерних общеобразовательных школах.

VII-я городская партийная конференция отметила, что в городе имелось много недостатков в организации и руководстве партийных организаций и ГК ВКП(б) самостоятельно изучающими марксистско-ленин-

скую теорию и обязала секретарей горкома партии и партийных организаций лично самим заниматься этими вопросами.

В число самостоятельных изучающих марксистско-ленинизм необходимо определять коммунистов, умеющих работать над учебником, первоисточниками, составлять конспекты. Практика показывает, что лучше всего к консультантам прикреплять товарищей, работающих над однородными темами с таким расчетом, чтобы консультант мог проводить групповые собеседования, более качественно готовился к консультациям.

Партийные организации должны помочь комсомольским организациям в комплектовании комсомольской политсети, выделить в комсомольские политкружки лучших пропагандистов.

Образцовой подготовкой к новому учебному году в сети партийного и комсомольского просвещения обеспечим успешную учебу коммунистов и комсомольцев.

З. Валова.



При Северском заводе открыт партийный кабинет. Коммунисты и комсомольцы-агитаторы ежедневно заходят в библиотеку парткабинета получить консультацию по интересующим их вопросам, почитать газеты и журналы или сменить книгу.

Письма в редакцию

„ЧТО ХОЧУ, ТО И ДЕЛАЮ“

Металло-разделочный склад при Северском заводе план отгрузки металлоотходов за июль не выполнил. Объясняется это прежде всего тем, что заместитель начальника транспортного цеха тов. Князев упорно тормозит в этом и не выделяет необходимого количества вагонов, несмотря на то, что со стороны металло-разделочного склада заявки на вагоны даются своевременно, согласно плана отгрузок, утвержденного Управлением Южно-Уральской железной дороги.

Освобождающиеся вагоны из под груза, как правило, направляются порожняком, а если когда и выделяются вагоны, то они простаивают часами. Так, 20 июля была погружена полуплатформа, которая простояла с грузом десятки часов. После этого Князев ни одного вагона не выделял, заявляя: „Что хочу, то и делаю“.

Халатно относится Князев и к выделению вагонов по заявкам артелей и других организаций.

Чрезмерное упрямство Князева резко сказалось на выполнении плана. Никакие уговоры и просьбы на Князева не действуют.

Т. Кузнецов,
старший кладовщик
металло-разделочного склада.

В ветхом состоянии

Одна часть электросветовой линии города находится в ведении Штанговой электростанции, которая отвечает за ее состояние и исправность.

На этом участке, особенно по улице Ощепкова и М. Горького, электролиния находится в ветхом состоянии. Здесь столбы не менялись десятилетиями, им требуется немедленный ремонт. Провода очень часто обрываются и под током валяются на улицах, что может привести к несчастному случаю.

Ввиду неисправности электролинии на этом участке свет в квартирах плохой, приходится по вечерам (при имеющемся электросвете) пользоваться свечой или керосиновой лампой.

Несмотря на это, руководство Штанговой электростанции к ремонту электролинии до сих пор не приступило, а жители плотинского участка сидят без света.

Н. Ощепков.

В выходной день

Сегодня в парке культуры и отдыха Северского завода, с 2-х часов дня, проводится массовое гуляние, посвященное Всесоюзному дню железнодорожника.

С 6 часов будет проведена торжественная часть. С докладом о дне железнодорожника выступит секретарь ГК ВКП(б) тов. Алексеев. Силами художественной самодеятельности Крилитовского и Северского клубов будет дан концерт в двух отделениях.

В целях обеспечения средством передвижения транспортный цех Крилитовского завода организует бесперывное движение поезда.

За редактора
Т. Ф. ЩЕРБАКОВА.

На берегу Аму-Дарьи

I

В заоблачной выси, в ледниках Памира и Гиндукуша, рождается эта самая могучая река Средней Азии, несущая свои бурные темно-коричневые воды в Аральское море. По многоводью она равна почти Нилу и в четыре раза превосходит Св. Дарью. В среднем за год водные ресурсы Аму-Дарьи составляют около 50 миллиардов кубометров. Но на орошение используется не более 20 процентов этой воды—остальные 80 уходят в Арал, где они, интенсивно испаряясь, потоками воздуха уносятся в сторону сибирской тайги. А бескрайним пространствам, которые прорезает река, недостает влаги и пынут они зноем под палящими лучами южного солнца.

Веками народ мечтал о покорении Аму-Дарьи, бесплодно льющей свои воды в Арал. Но об этом можно было только мечтать. Слишком примитивна была техника, слишком несовершен был общественный строй в средневековом и колониальном Хорезме.

Трудно обуздать эту буйную реку. В нижнем течении она не только не имеет поймы, но из-за огромного количества ила, который содержится в ее воде и постепенно откладывается, ложе реки лежит выше окружающей местности. Стремительный бег ее вод обладает титанической разрушительной силой. Еще лет сорок назад город Турткуль (бывш. Петро-

Александровск) находился от реки, примерно, в пяти километрах. Ныне же от города осталось лишь несколько кварталов. Но скоро не будет и их.

Небольшая частица амударьинских вод использовалась и в древнем, и в средневековом, и в колониальном Хорезме. Тысячи рабов, крепостных, вооруженных только кетменями, прокладывали каналы, создавали оросительную сеть. Эта работа иногда затягивалась до столетий. Но Аму-Дарья меняла свое русло и результаты столетнего труда превращались в ничто. В Кара-Кумах можно видеть много засохших каналов и полуразрушенных деревьев—страшный памятник вековой войны человека с буйной рекою.

Покорить Аму-Дарью способен только советский человек, вооруженный могучей социалистической техникой и передовой наукой. И он начал это покорение по великому сталинскому замыслу.

Еще за несколько километров до мыса Тахия-Таш видишь огромный порталый край. По дороге мчатся в обоих направлениях грузовики, автомосвалы. Вот и самый мыс. Здесь будет головное сооружение Главного Туркменского канала. В этом месте плотина преградит полноводную реку, отсюда вверх по течению километров на 60 по левому берегу протянется мощная дамба, чтобы буйную Аму удерживать в ее берегах.

Сюда все более нарастающими темпами поступает самая совершенная в мире советская техника. Недавно прибыл первый землессный снаряд. Его собирали в Чарджоу. Этот агрегат уже видел виды славно послужив на сооружении переноса великих строек коммунизма—Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Да и собирали его волгодонцы во главе с инженером В. Е. Четвериковым, удостоенным Сталинской премии за участие в строительстве знаменитой тринадцатикилометровой плотины на Цимлянском гидроузле.

Скоро из Чарджоу же придут еще два земснаряда, сборка которых завершается. Усиленными темпами идет сооружение ремонтно-механической базы для землессных агрегатов: строятся ремонтно-механические мастерские, воздвигается затон.

Закончился монтаж первого мощного секикубового экскаватора, идут испытания экскаватор-канавокопателя. А по железной дороге доставляются все новые и новые машины—экскаваторы, скреперы, бульдозеры. К месту сооружения гидроузла подводится высоковольтная линия электропередачи, скоро еще ближе сюда будут подтянуты энергопоезда. Начались сложные работы по сооружению канатной дороги через Аму. Для этого уже получено все оборудование. На левом берегу подготовлены фундаменты под опорные мачты этой воздушной дороги.

Строители подтягивают и создают «тылы» для производства основных работ. «Тылы»—подсобное хозяйство строительства—должны быть поистине колоссальными. Только на земляных работах здесь будет занято около 4000 пятитонных автосамосвалов, 300 мощных экскаваторов, 2000 пятнадцатикубовых скреперов, 16 сверхмощных земснарядов. Для автомашин надо соорудить гаражи, экскаваторы и земснаряды нужно обеспечить электроэнергией. Требуется еще и огромная ремонтная база.

Только земляных работ предстоит произвести свыше миллиарда кубометров. Ни одна стройка в истории человечества не знала таких масштабов. Но и это не все. Главный Туркменский канал даст возможность оросить миллион и обводнит около семи миллионов гектаров каракумских земель. В пустыне будет создан огромный экономический район с миллионным населением. Поэтому, кроме основных работ по прокладке канала, кроме проведения оросительной сети, нужно построить сотни городов и колхозных поселков, десятки предприятий—консервных и маслобойных заводов, хлопкоочистительных фабрик, МТС и т. д.

В ближайшее время будут окончательно утверждены трасса канала и проект всех гидроузлов. Тогда строители приступят к основным работам. Они начнутся здесь, у мыса Тахия-Таш.

(Окончание следует)

П. Иванов.