

# Магнитогорский Металл

ОРГАН ПАРТИОНА, ЗК МЕТАЛЛУРГСЯ И ЗАВОДУПРАВЛЕНИЯ  
МАГНИТОГОРСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА ИМ. ТОГ. СТАЛИНА

№ 199

31

декабря  
1935 года.



Доклад тов. А. А. Андреева на пленуме ЦК ВКП(б) будет дан отдельным приложением к газете „Магнитогорский металл“.

## ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад товарища Л. М. КАГАНОВИЧА  
на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г. \*

Нам, коммунистам, большевикам-сталинцам, нужно было в первую очередь взяться за субъективный фактор, нужно бы о критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о подеме транспорта, мобилизации ресурсов, прежде всего по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглые из окопавшихся врагов из банд лжеученых, во главе с неким профессором Кудреватовым, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшим у белых, чем у нас, который, несмотря на это, был в аппарате НКПС почетным человеком, выступил с документом, далеко выходящим за технические рамки, документом, по сути направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в „Правде“ инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагона и погрузки 63 тысяч вагонов, то-есть того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически «обосновывали» невозможность погрузки 63 тысяч вагонов, то-есть государственного плана. Они насиловали науку, технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся подъем железнодорожного транспорта.

Понятно, что они дискуссировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в момент, когда мы разрабатывали приказ об обороте вагонов, после издания приказа об авариях и крушениях.

Как видите, дело идет об анти-советской группе, которая сумела сделаться под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Чтобы коммунистов поймать на удочку, они доказывали, что мы работаем лучше, чем в Америке, что оборот вагонов у нас лучше, чем в Америке и других капиталистических странах.

Будучи пронырливы буржуазным представлением о нашем транспорте, они не могли видеть, что анархическая система беспланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью и производительно использовать оборудова-

ние завода, фабрики и в особенности вагонное хозяйство. Как раз вопрос об использовании вагонов — это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, то-есть того, что у нас коренным образом противоположно капитализму.

И вот коммунисты, которые должны были быть марксистами, ленинцами, сталинцами, понимать природу, экономическую, организационную систему капитализма и отличия от них нашей системы, легко попадались на эту „удочку“ сравнения с капитализмом, когда им говорили: мы имеем достижения, мы обогнали Америку, мы обогнали Европу. А на деле и уголь, и руда, и соль, и манфактура, и даже собственные НКПСовские рельсы лежали на складах, заводах и фабриках и не вывозились.

Никакая группа профессоров не осмелилась бы в 1935 году выступить с такой наглой саботажнической платформой, если бы она не имела за собой некоего резерва, если бы она не считала, что ей сочувствуют, с ней согласна часть командиров, считавших, что несправильно и незаконно их критикуют.

Вот почему, товарищи, после того, как мы подробно изучили это дело в НКПС и ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов-командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замалывания своих недостатков.

В апреле на совещании в Центральном комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнить годовой план погрузки во что бы то ни стало, и для того, чтобы покрыть недогруз первых двух месяцев, надо грузить за оставшиеся кварталы не менее 67 тыс. вагонов в сутки, то надо сказать, что многие из командиров железнодорожников считали еще это и выполнимым и не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего «предельщиков», после погрузки первого мая 75934 вагонов, которая была «несчастьем» для «предельщиков», коммунисты и, в первую очередь руководящие работники, начали приходить к себе и понимать, в каком реакционном болоте они до того сидели. После этого

вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильное прицел, если направление правильно, все мероприятия пройдут в атмосфере действительной большевистской борьбы.

За последние три месяца мы грузим не менее 75 тыс. вагонов в сутки, и когда редкими днями погрузка спускается до 70 тыс. вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план, то звонят в НКПС и говорят: у нас сегодня провал, дали только 100 проц. плана. (Оживление в зале).

Центральный комитет партии и под его руководством НКПС дали боевое направление делу разоблачения «предельщиков» и мобилизации масс железных дорожников и это определило весь ход и исход борьбы за подъем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС — и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями, и по паровозному хозяйству, и по борьбе с авариями, и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем), проводились в борьбе с этими реакционными «предельческими» настроениями в теории и на практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Этот порядок, который предложил товарищ Сталин — печатать каждый день погрузку, он здорово подтягивает людей и это очень хорошо. Работа на виду у всего народа. Плохо работаешь — весь народ тебя позовет. Хорошо работаешь — заслуживаешь похвалы и уважения. (Аплодисменты).

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день и этот рост был отражением той борьбы, которая шла на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе — 50661 вагон в сутки.  
В феврале — 55101 вагон в сутки.  
В марте — 59163 вагонов в сутки.  
В апреле — 6.977 вагонов в сутки.  
В мае — 69257 вагонов в сутки.  
В июне — 72665 вагонов в сутки.

В июле — 72952 вагонов в сутки.  
В августе — 73626 вагонов в сутки.

В сентябре — 74664 вагонов в сутки.

В октябре — 75159 вагонов в сутки.

В ноябре — 75651 вагон в сутки.

В декабре, на сегодняшний день — 75100 вагонов в сутки. (Аплодисменты).

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК при активной помощи обкомов, крайкомов и ЦК нацкомпартий. Годовой план транспорт окончил досрочно.

По грузам: в тоннах погружено в 1935 году (по предварительным подсчетам) руды всякой 108,2 проц. годового плана и 129,7 проц. по сравнению с 1934 годом. Черных металлов — 126,4 проц. годового плана и 140,1 проц. по сравнению с 1934 годом.

Стройматериалов — 126,4 проц. годового плана и 140,4 проц. по сравнению с 1934 годом.

Лесных материалов — 117,1 проц. годового плана и 130 проц. по сравнению с 1934 годом.

Дров — 114,2 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Хлебных грузов — 103,4 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Не выполнен план погрузки по двум видам грузов:

Каменный уголь и кокс на 96,7 проц. годового плана и на 115,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Нефтепродукты на 90,8 проц. годового плана и на 109,4 проц. по сравнению с 1934 годом.

Это произошло отчасти по причинам плохого вывоза угля из Кузбасса на Томской дороге, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый недобор.

Все же можно определенно заявить, что государственный план погрузки как в целом, так и по основным грузам нами перевыполнен. (Аплодисменты).

Вся погрузка за 1935 год по предварительным данным составила 390 миллионов тонн — 68,1 тысячи вагонов среднесуточного погрузки — 108,2 процента годового плана и 122 — 123 проц. погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиарда тонно-километров — 113,2 процента годового плана и 126,2 процента перевозок 1934 года. (Аплодисменты).

Роста погрузки и перевозок мы добились как улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения поездов, ускорением оборота вагонов, так и тем, что в этом году полностью и даже с некоторым избытком получали полагающееся нам по плану количество новых вагонов от нашей славной тяжелой индустрии. (Аплодисменты).

Не все дороги одинаково улучшали свою работу. Железные дороги выполнили годовой план по грузке в вагонах (считая третью декаду декабря) на уровне второй декады декабря (таблица):

Московско - Казанская	— 112,4 процента годового плана.
Курская	— 117,6 процента годового плана.
Орловская	— 118,6 процента годового плана.
Северная	— 114 процентов годового плана.
Октябрьская	— 103,8 процента годового плана.
Нижегородская	— 114,5 процента годового плана.
Московско - Белорусско - Балтийская	— 106,8 проц. годового плана.
Западная	— 128,6 процента годового плана.
Юго-восточная	— 106,3 процента годового плана.
Азово - Черноморская	— 107 процентов годового плана.
Северокавказская	— 106,7 процента годового плана.
Екатерининская	— 109,1 процента годового плана.
Южная	— 108,9 процента годового плана.
Донецкая	— 105,1 процента годового плана.
Юго - западная	— 115,4 процента годового плана.
Закавказская	— 102,1 процента годового плана.
Туркестано - Сибирская	— 111 процентов годового плана.
Самарканд - Златоустовская	— 111,6 процента годового плана.
Оренбургская	— 158,9 процента годового плана.
Рязань - Уральская	— 113,3 процента годового плана.
Пермская	— 119,7 процента годового плана.
Южно-уральская	— 105,1 процента годового плана.
Омская	— 103,2 процента годового плана.
Восточно-сибирская	— 108,2 процента годового плана.
Забайкальская	— 129,9 процента годового плана.

(Продолжение на 2-й стр.)

\*Продолжение. Начало см. в «М.М.» №198 от 30 декабря.

**Уссурийская** — 113,8 процента годового плана.

Не выполнили заданного им в начале года плана погрузки Томская и Москва—Донбасс.

Томскую дорогу мы должны в ближайшее время во что бы то ни стало поднять. Она увеличила погрузку по сравнению с прошлым годом. В 1934 году Томская дорога грузила около 2500 вагонов, в 1935 году грузила 3200 вагонов. И все-таки план не выполнен, по тому что Кузбасс подгоняет дорогу ростом добычи угля. Уголь не вывозится — значит дорога работает плохо, значит нужно как следует взяться за улучшение работы Томской дороги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать, что процент выполнения годового плана погрузки не характеризует еще всей работы дороги.

Дорога, которая имеет большую выгрузку и поэтому располагает большим количеством порожних вагонов, она всегда в более выгодном положении, чем например Донецкая дорога, погрузка которой почти в два раза превышает ее выгрузку. Донецкая дорога должна грузить 8—9 тысяч вагонов, а выгружать у нее 4—5 тысяч вагонов. Ежедневно мы ей подаем 4 тыс. вагонов порожняка для погрузки угля. И сейчас, поскольку Саркисов и Орджоникидзе поставили вопрос о том, что в Донбассе накопилось много угля, мы дали распоряжение подавать в Донбасс не 4 тысячи вагонов, а 5—6 тысяч вагонов порожняка для того, чтобы грузить 7—8 тысяч вагонов угля ежедневно и разгрузить Донбасс. Таким образом, Донецкая железная дорога зависит от подачи ей порожняка другими дорогами.

Поэтому, между прочим, некоторые дороги, хотя и выполнили годовой план погрузки, но состояние этих дорог неудовлетворительно, как например Самаро-Златоустовской, Южно-уральской, Омской и отчасти Юго-восточной, которая все же ближе к дорогам среднего типа.

Что касается дальневосточных дорог, работающих в крайне трудных условиях, нужно сказать, что в этом году они подправились, работают лучше, в особенности Забайкальская дорога, которая встретилась ввиду подготовленной.

Необходимо отметить улучшение массовой работы коммунистов и комсомольцев политотделов большинства дорог, а так же значительной части партотделов и профсоюзных организаций.

Должен однако сказать, что при успехах в товарном движении мы еще не имеем хорошо поставленного пассажирского движения.

Позвольте остановиться на пассажирском движении. В этом году мы перевезли за первые три квартала 721 миллион пассажиров. Количество перевезенных пассажиров сократилось по сравнению с прошлым годом на 2 процента. Мы увеличили составы поездов: вместо 8—10 вагонов мы пустили поезда по 16—18 вагонов. Это не удобно, особенно потому, что на дорогах не успели удлинить пассажирские платформы. Мы пошли на это незначительное сокращение потому, что на самых напряженных линиях, например от Донбасса на Москву и Ленинград, товарные поезда задерживались, «рвали» пассажирскими. Каж-

дый пассажирский поезд, хотя бы в нем было 6 вагонов, «режет», снимает с движения 2—3 товарных поезда. Нам нужно было выиграть на пропускной способности. Кое-что мы выиграли. Это мероприятие было важно еще и потому, что на железнодорожном транспорте у некоторых работников была неправильная точка зрения о второстепенности товарного движения. Конечно, пассажирское движение должно привлекать внимание железнодорожников. Мы должны сделать все для того, чтобы в 1936 году улучшить пассажирское движение и в особенности качество обслуживания пассажиров. Но, товарищи, нельзя допускать, чтобы не вывозился уголь, руда, соль, металлы, товары ширпотреба из-за того, что непомерно раздували пассажирское движение. Ведь факт, что пассажирские поезда возили до одной трети бесплатных пассажиров, что многие поезда ходили незаполненными, что вводили такие «новшества» как кино-вагоны, как будто пассажир за несколько масов нахождения в поезде не может обойтись без кино.

Товарное движение в нашей индустриальной пролетарской стране должно привлекать к себе внимание и пользоваться уважением не меньшим, чем пассажирское.

Этого перелома в настроении железнодорожников мы добились. Сейчас у машинистов и кондукторов создано твердое настроение, что ездить на товарных поездах так же почетно, как ездить на пассажирских поездах. (Аплодисменты).

Если в 1919 году Ленин рассказывал, как правительство вынуждено было совсем закрыть почти на месяцы пассажирское движение для того, чтобы вывезти восемь миллионов пудов хлеба, то мы перевезем в 1935 году не менее 950 миллионов пассажиров и без затруднений перевезли полтора миллиарда пудов хлеба. (Продолжительные аплодисменты).

Но, товарищи железнодорожники, если бы кто вздумал ослабить внимание к пассажирскому движению, то предупредим, что этого мы допустить не можем.

Народ растет, перевозки будут возрастать, пассажирское движение будет возрастать, оно должно обеспечить потребности народа. Мы сейчас, оправившись, поднимаем позиции на транспорте, улучшив свою работу, обязаны пассажирское движение улучшить в 1936 году. Мы обязаны уже сейчас готовиться на несколько лет вперед, когда у нас пассажирское движение будет поставлено действительно на последнем слову техники, образцово, аккуратно, по-социалистически. (Бурные аплодисменты).

Что можно сказать о социалистическом соревновании, о стахановском движении среди, например, проводников пассажирских вагонов? Среди проводников, наряду с частью хороших людей, еще сильна грубость, некультурность, невнимательность и даже взяточничество. Некоторые из них увеличивают «норму выработки» по-своему.

Решающим в тех успехах, которые мы имели, конечно, являлась мобилизация субъективного фактора. Кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части выполнения вагонного парка. Но все же роста по-

грузки мы добились в основном на базе того же хозяйства, какое было и в прошлом году, и с теми же работниками. Решающим для успеха транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевились железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина. Товарищ Сталин сказал, что железнодорожники заслужили настоящую большевистскую, товарищескую по-

## III. ЗАДАЧА ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

На дорогах есть еще, наряду с хорошими делами, плохие дела, на которых стахановцы не завоевали еще сочувствия большинства на свою сторону.

Кроме того, помимо консерватизма, безрукости части хозяйственников, неумения их спалить работу и обеспечить успешную работу стахановцев, помимо сопротивления, а иногда и прямой травли стахановцев со стороны отсталых элементов, на железнодорожном транспорте были некоторые классово-враждебные вылазки против стахановцев-кривоносцев. Командиры и политработники должны окружить вниманием и поддержкой стахановцев и давать сокрушительный отпор всем попыткам классово-враждебных элементов помешать бурному разрыванию стахановско-кривоносского движения на железнодорожном транспорте.

Чтобы успешно руководить стахановским движением на транспорте, необходимо особенно проникнуть в технику дела и добиться слаженности частей. Без слаженности частей на транспорте достижения стахановцев будут срываться другой частью хозяйственного организма.

Если можно сказать, что от добычи угля в Донбассе зависят электростанции, то все же взаимозависимость частей промышленности не такая непосредственная, как между паровозом и вагоном, как между машинистом и кондуктором, как между стрелочником и составителем, как между одной дорогой и другой дорогой, как между лутевым хозяйством и службой эксплуатации. Если где-либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих восьми тысяч километров будут неисправны всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезда — получается затор, пробка.

У товарища Лихачева на автозаводе имени Сталина тоже есть конвейер, но наш железнодорожный конвейер несколько длиннее — от Тихого океана до Черного моря. (Смех, аплодисменты).

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей. Развернуть стахановское движение среди одних машинистов, другие категории отстанут и никакого эффекта не получат. Вот почему на транспорте имеет некоторое распространение, не скажу скептицизм, а скорее непонимание,

хвалу и что велика честь для каждого работать на железнодорожном транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для существования и развития такого громадного размера своей территории государства, как наше советское государство, такое же значение, как морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись и на за-

как надо поставить дело, как подойти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего налегать на транспорте?

Это, во-первых, на улучшение работы службы эксплуатации, начиная от пружинки, весовщика, стрелочника, сцепщика, составителя, кондуктора и кончая дежурным по станции, диспетчером, начальником станции.

Служба эксплуатации реализует работу всех остальных служб. От ее работы зависит коммерческая (участковая) скорость, которая включает в себя техническую скорость (то-есть скорость движения поезда на перегоне, плюс стоянки на промежуточных станциях). От работы эксплуатационников зависит движение поездов по расписанию, оборот и среднесуточный пробег вагонов и в конце концов использование паровозов и т. п. Таким образом, плохая работа службы эксплуатации приводит к увеличению простоев вагонов и паровозов, ухудшению их оборотов, ухудшению общих показателей работы железных дорог. Вот почему мы сейчас особенно на первом на эксплуатацию.

Во-вторых — это ремонт паровозов и вагонов, так как большая скорость езды требует повышенного качества ремонта.

И в-третьих — доброкачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

Это центральные задачи работы на железнодорожном транспорте, так как от разрешения их зависит закрепление и дальнейшее повышение скорости продвижения поездов и прежде всего ликвидация крушений и аварий, являющихся бичом, являющихся последним серьезным барьером, который мы, железнодорожники, еще не взяли.

Само собой разумеется, что заводы НКПС должны подтягиваться к заводам Наркомтяжпрома.

Чтобы получить серьезный эффект от стахановского движения, необходимо, как это намечено проектом постановления пленума ЦК, развернуть работу по следующим направлениям:

улучшить организацию работы и технологический процесс;

пересмотреть технические нормы как общесетевые, так и местные;

улучшить систему оплаты и нормирования труда (пересмотр норм выработки, установление прогрессивки и т. д.);

данье, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме — грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки, — железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могу заверить здесь Центральный комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина — 80 тысяч вагонов погрузки в сутки — будет в 1936 году выполнено, а может быть и перевыполнено. (Аплодисменты).

развернуть работу по подготовке кадров и их технической учебе.

Если я упрекаю эксплуатационников, путейцев с этой трибуны пленума ЦК, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше паровозников, или что болеют меньше, или что затрачивают сил меньше, чем другие. Может быть где-где, может быть среди эксплуатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят мобилизоваться, они имеются и среди коммунистов, но в целом эксплуатационники работают много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотнее работать, не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы. Вот возьмем техническую станцию, где простоя принимают безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки вагонов, часто проделывается излишняя, ненужная работа.

Система работы в целом плохо продумана и поэтому не случайно, что одиночки составители работают очень хорошо, а станция в целом работает плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом график срывается. Отдельные цехи работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится и к делу, к вагонным участкам и т. д.

Надо искать новые резервы в серьезном улучшении системы и техники работы. Это теснейшим образом связано с пересмотром технических норм.

Во всех отраслях народного хозяйства существуют общие технические нормы и нормы конкретные, применительно к каждому предприятию, цеху, станку. Одной отличительной особенностью железнодорожного транспорта состоит в том, что в нем общие нормы или, как их называют, измерители играют более определяющую роль, потому что транспорт, как говорилось, единый конвейер, но к сожалению без преимуществ заводского конвейера. Транспорт — конвейер, работа которого зависит от добросовестности, расторопности и четкости сотен тысяч и миллионов работников, разбросанных по всей стране на протяжении сотен тысяч километров.

(Продолжение на 3-й стр.)

## СМЕНА ФЕДОРА ЗУЕВА ПРОКАТАЛА 540 ТОНН

ЗА САМУЮ ВЫСОКУЮ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Товарищ Орджоникидзе в своем докладе на пленуме ЦК партии, обращаясь к металлургам, сказал:

— Металлурги показали хорошую работу, но к год сравняв эти достижения с тем, что можно получить, выходит мало. Стахановское движение на металлургических заводах по стали и прокату показало образцы работы, которые убеждают всякого и заставляют видеть слепого, какие огромные возможности у нас имеются. Надо развить всю стыхановское движение, товарищи металлурги, иначе с той передовой позиции, которую вы занимаете сегодня в тяжелой промышленности, вас назрывает отстануть угольщики.

Мы приходим к новому году не с малыми успехами. Но сделать в этом году мы могли на много больше. Ведь ноябрь и декабрь, в результате плохой подготовки к зиме и слабо развернутого стыхановского движения, мы работали в большинстве цехов безобразно. Этот урок мы должны помнить и все сделать, чтобы быстрее вывести завод на широкую дорогу борьбы за самую высокую производительность труда.

Наш железный нарком тов. Орджоникидзе требует от нас уже с первых дней января взять темп работы, обеспечивающий полное выполнение плана. Опираясь на стыхановцев, расширяя их ряды, организуя стыхановские сutki и пятнадцатки, мы обязаны показывать уже в январе образцы работы на всех участках завода.

Первый опыт коллектива стана „300“, который уже организует четвертые стыхановские сutki, надо сделать достоянием рабочих и работ-

ниц, инженеров и мастеров всего завода. Здесь, на стане „300“, мы видим, что могут сделать люди, в совершенстве овладевшие техникой и правильно организующие свой труд.

Еще и еще раз подтверждается указание нашего любимого вождя товарища Сталина об устаревших нормах и проектных мощностях, которые пора заменить. Какая это проектная мощность, если ее перекрывают в три раза! А ведь на стане „300“ вчера ночью смена инженера Кудрявцева и мастера Зуева дала 540 тонн круглого, при проектной мощности для трех смен в 500 тонн!

А это можно сделать не только в мелкосортном. Стахановцы стана „500“, блюминга, мартена, домы, „Кокса“, транспорта — все они горят желанием и готовы для своей страны дать много самого дешевого металла.

Роль инженерно-технического персонала тут огромна. При уже, давно пора, чтобы командир на деле возглавил стыхановское движение, помогая стыхановцам.

И особенно важно, чтобы парторганизации, каждый коммунист в отдельности был застрельщиком, руководителем стыхановского движения в каждом цехе. Пленум ЦК партии вынес решение огромной важности. Мы их приняли к неуклонному выполнению. Так давайте, товарищи, с нового года, с первого дня работать по-новому, работать по-стыхановски.

ВТОРЫЕ  
СТАХАНОВСКИЕ СУТКИ  
НА СТАНЕ „300“

29 декабря на стане „300“ проходили вторые стыхановские сutki. Самое активное участие в организации стыхановских суток было проявлено со стороны парторга Шорникова, начальника цеха Голубицкого и орденоносца обер-мастера Зуева.

Благодаря умелой организации труда, хорошей подготовке рабочего места, начиная от проводок, клещей и кончая приготовлением запасных валков, — смены сработали со следующим результатом:

Зуев Федор — 250 тонн, Митрофинов — 420 тонн, Макаев — 513 тонн.

Замечательно было в этих сутках то, что каждая смена обгоняла предыдущую смену, устанавливая все больший и больший рекорд. В общем цех дал 1183 тонны, при задании на сutki 730 тонн. Смены продолжают дальше увеличивать производительность и уже первая смена третьих суток дала 540 тонн, перекрыв все рекорды на протяжении 8 месяцев.

Замечательно работают вальцовщики Гуров, Серов, Карпиков, Танаев, Кривич, Петухов. Все мастера-прокатчики, в том числе Зуевы Василий и Федор, операторы: Головкина, Колеватова, Шадрина.

Цех дальше борется за рекорды, чем безусловно обеспечивает выполнение декабрьской программы.

Воронович.

В ОДНУ СМЕНУ  
ПЕРЕКРЫЛИ СУТОЧНУЮ  
ПРОЕКТНУЮ МОЩНОСТЬ

Тт. ЗАВЕНЯГИНУ,  
ХИТАРОВУ  
и НОВАКОВСКОМУ

В ответ на решение декабрьского пленума ЦК ВКП(б) наша смена добилась нового замечательного рекорда, и этим самым мы выполнили обещание, данное вам, тов. Рындинову и товарищу Сталину, о том, что мы в ближайшее время в одну смену перекроем суточную проектную мощность стана, составляющую 500 тонн.

Сегодня, 30 декабря, мы свое слово сдержали. На смену вступившим, ознакомившись с материалами пленума ЦК ВКП(б), мы дали слово дать 500 тонн. Работа шла напряженно и очень организованно. Мы перекрыли вчерашний замечательный рекорд Макаева в 513 тонн и дали 1500 болванок или 540 тонн годного металла! Мы доказали, что в смену мы можем катать столько, сколько немцы нам сулили катать за полтора суток. Сейчас мы со смелостью заявляем — это не предел!

Все рабочие, инженерно-технические работники смены заявили: — Мы можем давать и

дадим 700 тонн в смену!

Восхитительно работали обер-мастер Михаил Николаевич Зуев и начальник цеха тов. Голубицкий.

Заверяем вас, что под вашим руководством и под руководством нашего орденосца Зуева и замечательного начальника цеха инженера Голубицкого мы добьемся еще лучших результатов и с мощным разгоном начнем новый 1936 год, в котором дадим 300 тысяч тонн металла.

По поручению смены:

Начальник смены инженер  
КУДРЯВЦЕВ.

Мастер-электрик инженер  
КРОВОЩКОВ.

Мастер-прокатчик  
ФЕДОР ЗУЕВ

Вальцовщики: КАРПИКОВ,  
ТОНАЕВ КРИВИЧ.

Операторы: ГОЛОВКИНА,  
ПАВЛЕНКО, КОЛИВАТОВА,  
ШАДРИНА.

Сварщики: ГИЕВСКИЙ,  
ЧЕРНЕНКО.

Бригадир валяки:  
ЩЕБАКОВ.

Как организовали первую смену  
третьих стыхановских суток

Красный уголок стана „300“ за два часа до работы был уже полон народа. Велась оживленная беседа о пленуме ЦК ВКП(б) и о стыхановских сутках, которые начали возглавлять нач. цеха Голубицкий и парторг Шорников. В кратком выступлении начальник цеха коммунист Голубицкий охарактеризовал работу декабря, крепко ругал бракоделов, вальцовщиков Букова и Бочкарева и в заключение сказал:

— Мы — большевики партийные и непартийные. Нам оказали высокую честь, наградив Зуева орденом. Это на нас накладывает новые задачи и эти задачи в первую очередь состоят в том, что мы должны давать не менее 1500 тонн в сутки. Иной программы для нас нет.

После выступления парторга Шорникова, который подробно рассказал о значении стыхановских суток, началась оживленная беседа, в которой заострили внимание на подготовке рабочего места.

Орденосец Зуев вместе с сыном Федором, вальцовщиками Карпиковым, Кривичем, Танаевым начали усиленную

подготовку к рабочему месту. Было заготовлено все: клещи, проводки, линейки, тщательно проверен кантователь у 8 и 10-й клетей, переменяли калибры, дали задание старшему сварщику Гиевскому и сварщику Черненко.

Давайте больше газа! И работа началась по-новому. Глаза операторов — Головкиной, Павленковой, Каливатовой, Шабриной внимательно следили за раскаленной болванкой, идущей непрерывным потоком, создавая сплошную реку металла. И те, кто сомневался в рекорде на первых часах, потом сами убедились в успехе.

В час шло по 200 болванок! Вальцовщики работали особенно напряженно. Поле Карпикова от 10 до 9 и 8-й клетей обслуживалось молниеносно. Можно было видеть, как он, промокший насквозь, с клещами в руках мотался у про-

водок, у кантователей, все время покрикивая оператору Шадринской:

— Лучше, Соня, держи кантователь!

А Танаев, который раньше стоял только у 7-й клетки и находил бил молотком по шпуге, чтобы не цеплялась за плиты, уже не мог равнодушно смотреть на небольшие просветы между штуками. Он стал „помогать“ рольгангу, подтаскивая штуку, не давая возможности ей отходить назад, направляя ее в 7-ю клетку.

Голубицкий стоял у моста. Сплошной поток металла радовал его и когда он убедился, что смена идет прекрасно, люди стоят на своих местах, — он только в 5 часов утра уехал домой.

Орденосец Михаил Николаевич Зуев заранее приготовил у каждой клетки запасные валки.

Фронт работы был подготовлен. Край, обслуживающий подачу металла в печь, ра-

ботал напряженно, а последние часы не успевал даже подавать болванки на ролики. Можно было видеть озабоченное лицо стыхановца-сварщика Черненко, который, выбега в склад, все время подталкивал крановщика, чтобы быстрее подавал болванки. Он хватался сам за ломик, направлял болванки на ролики и напряженно следил за каждым движением контролера оператора Шадринской, которая, несмотря на большую жару у печи, обладаемая газом, словом не обмолвилась об усталости, ибо этот напряженный труд был радостным.

Когда было 1400 болванок и уже победа была явно на стороне зуевцев, они на этом не успокоились. 1500 болванок было заветной мечтой всей смены, и эта мечта 30 декабря сбылась.

Объявили о результатах работы. Смена была до единого человека в крайнем уголке. Горячо обсуждали итоги ра-

боты смены. Парторг тов. Шорников крепким пожатием руки поздравлял лучших стыхановцев — вальцовщиков, операторов, орденосца Зуева с новой победой, 9 часов! И смена не хотела расходиться. Все горели желанием остаться еще работать для помощи отстающей смене Митрофанова, но и митрофановцы дали слово, что и они 30 декабря установят новый рекорд. Радостные, веселые совершенно уставшие, хотя и работали напряженно, люди расходились по домам.

Утром 30 декабря, когда редакцию заводской газеты еще не успели заполнить работники и даже сотрудники, взволнованный вошел начальник смены инженер Кудрявцев. У него не хватало слов — он сказал кратко и ясно:

— Победа за нами! Мы дали 540 тонн. И доказали, что можем дать 700. Поэтому очередная наша задача — это борьба за 700 тонн.

Рекордом зуевцев воодушевлены все смены. И несомненно, что этот рекорд станет системой работы.

ПАВЛЕНКО.

## ГОДОВОЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕН

Благодаря стахановским методам работы кузнечным цехом досрочно закончена 28 декабря в 12 час. дня годовая программа. План выполнен на 102 проц.

Начальник кузнечного цеха **Смешко**.  
Профорг **Репин**.

## КУЗНЕЦЫ-БУСЫГИНЦЫ

28 декабря закончена кузнечным цехом годовая программа. Это выполнение программы целиком относится за счет образцовой работы кузнецов-бусыгинцев.

С 22 по 28 декабря прессовщик Петровский выполнил задание на 230 проц., Коидратов—на 220 проц., Захаров—210 проц., кузнец Благов—166 проц., кузнец Возмилкин—166 проц., Олейников—157 проц., Панин—144 проц., Кривошеев—150 проц., Карлов и Репин—143 проц., Сердюк—134 проц., Уроженко—130 проц.

## 601 тонна чугуна за смену

27 декабря в доменном цехе смена мастера Шатилина дала рекордно-высокую выплавку на печи № 3. Смена выплавил 601 тонну чугуна. Сменный коэффициент использования полезного объема печи—0,654.

Хорошо работала на домне № 4 смена мастера Собачкина. Она выплавляла 522,9 тонны чугуна. Сменный коэффициент использования объема—0,75.

## Рекорд прессовщицы Рычковой

Звено прессовщицы механического цеха шмотки тов. **Рычковой** 26 декабря установило новый рекорд формовки кирпича. Дано за смену 6.740 штук вместо нормы 5800 штук. Препятствие рекорд в 6.500 кирпичей звено Рычковой перекрыло.

Обер-мастер **Козел**.

## РЕКОРДЫ БУСЫГИНЦЕВ

За 28 декабря вырубщики-бусыгинцы показали новые рекорды, значительно превысив нормы.

Бригада вырубщиков Самохвалова выполняла задание на 365,7 проц. Вырубщики Кисенов и Нурмунаев дали 351,7 проц. нормы. Заработали они вдвоем за смену 52 р. 58 коп.

Жаркомбаев и Хайдаргалиев дали 388,4 проц., заработав за смену 58 руб. 7 коп. Вырубщик Искомбетов выполнил норму на 372,4 проц. и заработал 27 руб. 82 коп.

Дувьянченко выполнил норму на 360 проц., Ромазанов—на 431,9 проц., Молдогалиев—на 408,5 проц., Распеков—на 425,9 проц.

Вырубщики дали обязательство еще выше поднять производительность.

**ВОЛКОВ**.

# Первый непрерывно- сортовой стан

Из беседы с начальником стана «300» № 2  
**Я. С. КИСЕЛЬГОФ**

Скоро вступит в строй действующих прокатных станом первый в Магнитогорске непрерывно-сортовой стан «300» № 2.

Стан изготовлен в Германии фирмой „Заке“. В механическом отношении он является безусловно первоклассным. Стан имеет 14 клетей, из них 4 вертикальных и 10 горизонтальных. Машинный зал оборудован мотором „Леонард“, мощностью в 5 тысяч киловатт. Мощность всех моторов равна 20 тысячам киловатт.

Проектная производительность стана рассчитана на 160 тысяч тонн в год. Мы будем производить в первую очередь штрипсы-заготовки для трубных заводов. Кроме того, мы будем выполнять экспортные заказы.

Стан имеет индивидуальные приводы моторов, что дает возможность прокатывать расширенный сортамент металла.

Смазка автоматическая. Будет особое устройство для сбивания окалины, что улучшит качество продукции.

Мы имеем одну нагревательную марганцовую печь с механизированной подачей.

К пуску цеха должны быть выполнены работы: по механизации шпелеров на складе заготовок, что было в свое время пропущено проектом, по установке моталок и транспортера для уборки готовой продукции, по установке насосов высокого давления для сбивания окалины. Также надо форсировать получение и монтаж процент-крана для уборки готовой продукции.

Все это необходимо для быстрого

достижения проектной мощности, а затем и перекрытия ее, ибо резервы стана большие.

Строительство механической части закончено полностью, за исключением решеток на складе заготовок и холодильниках для уборки продукции. Последние агрегаты задержаны в монтаже из-за невыполнения Уралмашем нашего заказа. Оборудование в основном изготовлено Уралмашем и прибывает.

По электромонтажу до последнего времени была задержка из-за отсутствия медных шин и приводов, что не позволяло монтажникам развернуть работу. Сейчас большая часть оборудования прибыла. Надо форсировать установку электрооборудования и его монтаж.

От строителей мы настойчиво требуем быстрого окончания всех строительных работ по цеху, чтобы мы скорее приступили к холостому опробованию стана, не взирая на запаздывание оборудования, заказанного Уралмашем.

Запаздывать с пуском стана—преступление. Мы еще в декабре должны были прокатать 5 тысяч тонн штрипсов. Правительственный срок пуска сорван. Стан еще не готов.

На первый квартал мы уже получили задание в 25 тысяч тонн металла. Требуется проявить со стороны строителей и эксплуатационников максимум энергии для того, чтобы в ближайшие дни января пустить мощный штрипсовый стан.

Мы, эксплуатационники, готовы к пуску. Слово за строителями проката.

## Тов. Подкопаев принят в сочувствующие ВКП(б)

На собрании партийной организации механического цеха было рассмотрено заявление начальника цеха т. Подкопаева о приеме его в ряды сочувствующих ВКП(б).

Иван Гаврилович Подкопаев, сын

рабочего Донбасса, 30 лет работает на производстве.

Партийная организация единогласно решила принять Подкопаева в ряды сочувствующих.

**В. Ш.**

## Почему мало плавится стали?

Ни одна мартеновская печь не выполняет своего плана. Средний с'ем с одного квадратного метра пода печи за две декады декабря по цеху составляет 3,66 тонны.

Лучше других работают сталевары печи № 6 Каев, Смородин, Яковлев и Хавжин. Они снимают с одного квадратного метра пода печи 4,35 тонны стали. Но и на этой печи резервы огромны. За 20 дней по печи № 6 задание тоже не выполнено на 13 проц.

Мартеновцы ссылаются на объективные причины. Тут и недостаток шихты, и плохие чугуны, и перебои с газом, и много других подобных причин.

Но дело не в перебоях с газом. Если и бывает слабое давление газа, то мартеновцы могут с успехом пользоваться нефтью, которой имеется в цехе около 500 тонн.

Но сталевары зачастую не могут работать на нефти из-за неисправных форсунок. В плохом состоянии и паропроводы. Так же обстоит дело и с перекидными устройствами, на-

за чего сталевары не могут правильно регулировать нагрев насадок печи.

20 декабря сталевар печи № 9 Савенков хотел опустить дымовой шибер, но этого сделать ему не удалось, потому что механизм шиберы был покрыт толстым слоем льда.

Слесарей на всех участках достаточно, но организация труда у них безобразная. Слесари больше сидят в будке и меньше всего бывают на рабочем месте.

Механики, как правило, не предупреждают аварий. На клапанах «фортер» есть мотор и ручной перевод. Но если мотор выйдет из строя, то на ручном переводе нельзя будет работать. На многих печах ручные переводы в самом неприглядном виде: ручек нет, смазка не производится. На печи № 6 однажды провозились с ручным переводом больше часа, прежде чем удалось сдвинуть газ.

Нервирует всех рабочих отсутствие ежедневных списков зарплаты. В ноябре регулярно вывешивали список зарплаты, а с первого декабря об этом бухгалтерия забыла, а профорг цеха Васня не считает нужным добиться вывешивания списков.

Сколько ни добиваются рабочие, чтобы в цехе заполнялись доски с показателями соревнования—все бесполезно. Скрываются почему-то показатели работы смен и печных бригад. О соревновании с печами Кузнецка никто ничего не знает. В этом главная вина завкома металлургов.

Мартен плавит мало стали, главным образом потому, что в цехе на полторы тысячи рбочих имеется только 78 стахановцев. Эти цифры достаточно вески для того, чтобы сказать: на мертвене треугольнике цеха слабо борется за массовое стахановское движение, а значит и за большее количество стали.

**ПРОСОВ**.

## ЛЫЖНАЯ ВЫЛАЗКА

Фото-очерк В. Георгиева



Сотни рабочих-лыжников проводят свои выходные дни на заводском пруду и за городом.  
НА СНИМКЕ: лыжники с 5-го участка идут к пруду.



Одна из лучших лыжниц литейного цеха т. Корвина на лыжной вылазке.



Лыжи—любимое развлечение Иры Голубятниковой, работницы коммунально-бытового отдела 2-го жилищного района. Ира—хорошая физкультурница.

## ВЕСЕЛЫЕ КАНИКУЛЫ

Скоро начнутся каникулы. Из стен школ выйдут десятки тысяч детей рабочих-металлургов. Деи будут проводить различные массовые игры, культпоходы, вылазки. Заводской комитет металлургов решил выделить 5 тысяч рублей на приобретение целевых спектаклей, кино-свансов, постановок для детей-школьников в период каникул.



Колонна лыжников—учащихся школы ФЗУ металлургов направляется за город на заводской пруд.

## СТОЛОВАЯ ИТР ПЕРЕДАНА КОМБИНАТУ

В целях улучшения питания командного состава и развития самостоятельности жен рабочих, комбинат принял от треста столовых столовую № 4-а в Березках.

Отв. редактор **Я. РЕЗНИК**.

Завод № 1648. Тираж 2964.