Навстречу Пленуму ЦК КПСС

СТРОЙКИ ЖДУТ металлоконструкций

Кузнецкий завод металлоконструкций — крупнейший в Сибири. Наш коллектив из года в год увеличивает выпуск важнейшей продукции для строек. Только для Кемеровского совнархоза мы в минувшем году изготовили 26 тысяч тонн металлоконструкций — в 2,6 раза больше, чем в 1958 г. Нынче коллективу предстоит обеспечить своей продукцией такие об'екты, как второй блюминг Кузнецкого металлургического комбината, цемзавод, Абагурскую аглофабрику, Западно-Сибирский металлургический завод, Братскую ГЭС и другие. На каждой стройке ждут наши конструкции. Учитывая это, мы наметили увеличить их производство до 100 тыс. тонн в год вместо 62 тыс. тонн. За счет чего должен быть обеспечен такой рост? Путем ввода в строй новых производственных площадей, лучшего использования действующего оборудования, укомплектования новыми агрегатами и механизмами. Решено организовать поточные линии для обработки углового и профильного металла, более широко применять автоматическую и полуавтоматическую сварку.

Большие надежды наш коллектив возлагает на строителей: ведь они должны ввести в эксплуатацию цех покраски и погрузки, расширить цехи сборки и клепки. Реорганизацию треста «Сталинскпромстрой» в специализированную организацию, которая будет сооружать только промышленные об'екты, мы восприняли как важный шаг в решении вопросов реконструкции завода. Думали: теперь-то руководители треста совсем иначе возьмутся за работы на нашем предприятии, наведут порядок в управлении № 12, которое и ведет реконструкцию у нас. Мы думали так, а руководители треста совсем иначе. По указанию управляющего И. М. Звездова 1 апреля со стройплощадки были сняты рабочие. На об'ектах все замерло. Дирекция завода забила тревогу. Собрали специальное совещание, на котором управляющий трестом «Сталинскпромстрой» клятвенно заверил нас, что снятые на другие об'екты рабочие вернутся на завод 3—4 мая и возобновят строительство самым энергичным образом. 10 мая к нам на площадку прибыли... 8 каменщиков и 20 разнорабочих. С такой-то силой освоить 10 миллионов рублей?!

Кладка ведется с низким качеством, нередко приходится разбирать стены и перегородки и делать заново. Не хватает плит «ПКЖ». За полтора месяца их к нам завезли всего 95 штук при норме на каждый рабочий день 25—30. Монтажники треста «Стальмонтаж-3» простаивают, бездействуют мощный гусеничный и дизель-электрический краны. Застыли работы на главном корпусе: до сих пор нет утеплителя.

Стройуправление № 10 (начальник тов. Холмецкий) часть работ по устройству путей под башенный кран выполнило. Но только часть. И поэтому башенный кран простаивает.

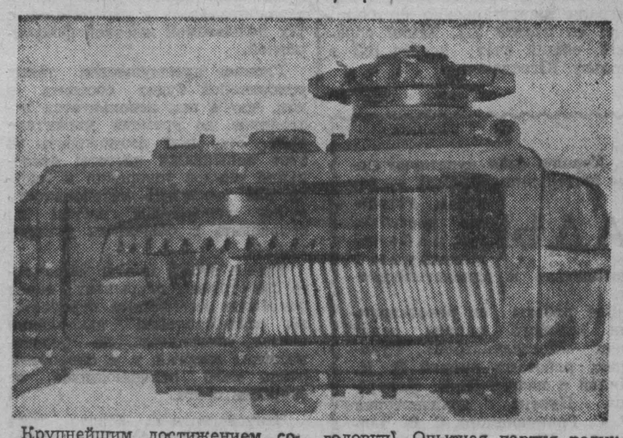
Положение очень серьезное, хотя сроки ввода цехов давно миновали.

В свое время заместитель председателя совнархоза тов. Сыцко и заместитель министра строительства РСФСР т. Привалов утвердили директивный график ввода об'ектов на нашем предприятии. В общей сложности строители от установленных сроков уже отстали на три месяца! Причины они разные в оправдание называют, в частности, ссылаются на плохое материально-техническое снабжение. Ну, а разве порядок, когда строители не имеют даже проекта организации работ?

Стройки ждут металлоконструкций. И нельзя дальше мириться с такими черепашьими темпами реконструкции нашего завода. Думаем, что совнархоз все-таки в состоянии заставить строителей выполнять директивный график.

Е. СИЛЕНОК,
начальник окса.

С НОВЫМ РЕДУКТОРОМ



Крупнейшим достижением современной отечественной науки и техники является создание лауреатом Ленинской премии инженером М. Л. Новиковым нового зубчатого зацепления, имеющего ряд существенных преимуществ перед эвольвентным зацеплением.

На Анжерском машиностроительном заводе около 2 лет ведутся работы по проектированию, испытанию и освоению передач Новикова для редукторов к подземным скребковым конвейерам. Так был создан унифицированный двухступенчатый редуктор «РН2», способный передавать мощность до 32 квт. Он намного легче редукторов, выпускаемых нашим предприятием, имеет меньшие габариты, что также играет немаловажную роль в условиях шахты. Создание унифицированного редуктора повлекло за собой пересмотр конструкций приводных головок. Коллективом специального конструкторского бюро завода спроектирован скребковый конвейер «КСА-8» с редуктором «РН2», который легче привода «СКР-20» на 400 кг.

Серийный выпуск новых редукторов даст нам возможность за счет экономии металла и снижения трудоемкости изготовления механизма сберечь около миллиона рублей (без учета снижения веса и затрат производства по другим узлам приводной головки). Опытная партия редукторов с зацеплением Новикова была изготовлена в декабре прошлого года и направлена для промышленных испытаний на шахты трестов «Ленинуголь» и «Анжероуголь». И уже сейчас можно смело сказать о большой несущей способности передач Новикова, целесообразности их применения в редукторах к приводам подземных скребковых конвейеров.

О. ГАВРИЛОВ,
инженер-конструктор Анжерского машзавода.

НА СНИМКЕ: двухступенчатый редуктор «РН2».

Что выгоднее?

Назрела необходимость решить важный вопрос об обеспечении шахт Кузбасса нужными запчастями для ремонта оборудования, изготовляемого заводами «Кузбассэлектромотор» и «Электроаппарат». Первый выпускает в большом количестве магнитные пускатели «ПМВ» разных типов, фидерные автоматы «АФВ». Для ремонта их требуются запасные части, в первую очередь часто выходящие из строя. Для пускателей — контакты подвижные и неподвижные, контакторные катушки, искрогасительные камеры, предохранительные стойки (колодки) и максимальные реле. Для автоматов — отключающие катушки.

Перечисленные запчасти завод по заявкам комбината в счет выделяемых фондов не поставляет, так как они отсутствуют в номенклатуре, утвержденной управлением машиностроения совнархоза. Так искусственно затрудняется эксплуатация горного оборудования. Между тем комбинат мог бы на выделенные фонды заказать больше необходимых деталей для ремонта, чем, скажем, панелей в сборе, стоимость которых очень большая.

Прокопьевский завод «Электроаппарат» выпускает штепсельные муфты «ШСГ-6А» для аккумуляторных электровозов. Выходят они из строя в основном из-за выгорания трех пластмассовых деталей: изолятора, штепселя и рейки. Но их завод нынче не выпускает (хотя в прошлом году по заданию совнархоза делал для комбината) опять же по той причине, что их нет в номенклатуре поставляемых запчастей.

Управлению машиностроительной промышленности надо пересмотреть номенклатуру запчастей, поставляемых этими заводами.

Н. МАЛЬЦЕВ,
инженер отдела снабжения комбината «Кузбассуголь».

Идет сверхплановый уголь

Сотнями тонн сверхпланового угля ознаменовали горняки передового на руднике предприятия — шахты № 12 первую половину мая. Только за шесть рабочих дней добыто около 800 тонн угля сверх плана. Впереди — коллектив коммунистического труда — шахтеры участка № 10, где трудятся забойщики бригады М. Н. Корниловича.

Хорошо трудятся горняки и других участков. Сотни тонн угля дополнительно к заданию добыли забойщики участка № 12 (начальник А. П. Кузнецов).

В эти дни на шахте произошло знаменательное событие — весь коллектив решил учиться работать и жить по-коммунистически. Горняки с честью несут трудовую вахту в честь Пленума ЦК. На их сверхплановом счету в мае — около 3.000 тонн угля.

(Корр. «Кузбасса»).

„КТО ИХ ТАК В РАБОТУ ВКЛИНИЛ?“

Лучи прожектора, установленного на старом развесистом кедре, выхватили из темноты мост через Шору. В их свете — фигуры людей, склонившихся над рельсами. Над только что уложенными рельсами, последними из 375 километров.

Последний костыль! Все замерло. В лучах света весело пляшут снежинки, сверкают счастливые глаза, улыбающиеся лица. Взмахнул молотком, тремя точными ударами вогнал «серебряный» костыль старый путеец Спиридон Маркович Беркус. Как хорошо, что «последний» сегодня не значит — «единственный». Волнуясь, берет молоток молодой путеец Гриша Супрядкин. Красивый и ловкий каждый взмах его провожают восторженные взгляды.

Рядом со мной старый инженер. Всю жизнь строит дороги. Всегда его семья в трудных, временных условиях. Сейчас он тихо говорит:

— Товарищ корреспондент, опишите все, как было, и снег как шел, и люди как радовались...

Есть трасса Сталинск — Абакан! Та самая, невозможность строительства которой доказывали английские специалисты. Вчетверо сократился путь абаканской руды к домнам Кузнецкого комбината. Открыта дорога к сокровищам Кузнецкого Алатау...

14 миллионов кубометров грунта (а как он добывался среди скал и болот!) отсыпано в железнодорожное полотно. Если погрузить его в вагоны, то состав может полтора раза опоясать земной шар по экватору. Построено больше двухсот мостов и труб... А сколько тысяч человеческих характеров, судеб, мыслей за этими большими делами!

Как же не выполнить просьбу старого инженера, не рассказать хотя бы частично о том — «и снег как шел, и люди как радовались»?

4 декабря 1957 года.

КИЛОМЕТР ЗА КИЛОМЕТРОМ с каждым днем и каждым часом росла железная дорога. И чем ближе становился тот день, когда строители, идущие от Сталинска, должны были встретиться с абаканскими, тем больше нарастал трудовой под'ем. Звеносборщики, путеукладчики, балластировщики, мостостроители, механизаторы, взрывники, перенося неизбежные временные трудности, работали упорно, радостно. Ежедневный, незаметный будничный героизм охватил стройку.

Шофер Владимир Новиков мог раз'езжать по асфальтированным дорогам Сочи, откуда приехал как-то к сестре на стройку Сталинск—Абакан, но так и остался здесь навсегда. По скользким, обледеневшим дорогам стал водить он машину, часто почти по краю обрыва над рекой. Вел и думал:

— Разве в климате, в городе разве дело? Поработать — вот главное!

Конечно, он молод. Но такие же рассуждения мне пришлось услышать от кузнеца Ефима Семеновича Маслакова, 21 год проработавшего на строительстве железных дорог. Разве не нашлось бы для него спокойное местечко в колхозной кузнице или в городе? С 1935 года строит мосты на железных дорогах кессонщик Григорий Андреевич Татьянченко...

Где только не приходилось встречать на стройке беспокойного деда Федора Федоровича Слепокобыленко! Коммунист Слепокобыленко — давно пенсионер. Он начинал строить железные дороги еще до революции. Но и сейчас кочует со строителями с одной дороги на другую. Его ровесник плотник Иван Васильевич Илларионов тоже никак не мог расстаться со своей работой, только обещал:

— Вот дострою мост через Кондому — и на отдых.

Достраивал мост через Кондому, строил Байдаевский через Томь. А на отдых некогда уходить: разве мог он не поехать на такую гигантскую стройку, как трасса Сталинск—Абакан?..

Не жалкая привычка к убогости быта, не корыстные цели — причина тому. Нужно увидеть счастливые от усталости лица, послушать рассказы о молодости, прошедшей в буднях суровых железнодорожных строек, чтобы понять этих людей. Им мало квартирной тихой радости. Побеждая природу, собственные слабости, неизбежные на новостройках трудности, они обрели ту силу духа, которая невозможное делает возможным.

ШЛИ ПРОЛИВНЫЕ холодные дожди. Но земляное полотно для укладки пути нужно было готовить. Единственный в 22-й колонне автогрейдерист Колмаков работал на своей беззащитной перед ливнем машине. После первой смены у него поднялась температура. Жена заявила:

— Не пущу с температурой, как хочешь.

Афанасий Николаевич лишь улыбнулся в ответ:

— Нельзя не идти. В таких условиях меня никто не заменит. А отделка не может ждать. Вдруг вдарят потом морозы — не возьмет моя машина мерзлый грунт.

Три дня работал он под дождем и мокрым снегом, но отделку земляного полотна не задержал.

В эти трудные дни проявили выдержку сотни людей. На станции Теба готовили звенья Николай Михайленко и Михаил Шинкаренко. От них начиналась жизнь стройки. Они знали это. И пакет за пакетом звенья пути отправлялись к укладчикам.

В самые напряженные дни работы на трассе родилось хорошее слово: «безотказно». О человеке говорили: «безотказный», о бригаде — «безотказно работает». И это слово просто и точно характеризует обстановку, отношение людей к делу.

Сейчас идут поезда с абаканской рудой и пассажирские, идут по тем местам, где бились с природой строители. Вот проносится мимо островок. Знают ли пассажиры, что строители назвали его сначала островом Буяном, потом островом Спичкина?

Однажды в марте, пока не растаял лед, загнали на этот остров полукубовый экскаватор машиниста Спичкина (больше негде было брать грунт — кругом скалы!). Весной сделали временный мост для автомашин.

Грунт на острове оказался неподатливым. Веками слежался, уплотнился под напором воды. Взрывали, и только тогда с трудом мог угрызть его экскаватор. А тут еще вода прибыла. Мост осел, под ним и над ним вода, а машины идут. Ни один из 12 водителей не отказался от опасных рейсов. Труднее всех пришлось машинисту экскаватора. Около двух месяцев добывал он гравий. Четыре километра автодороги было отсыпано. К концу казалось, что грунт как будто смягчился.

Он действительно не устоял перед напором строителей.

ВСРОК ДОРОГУ сдадим — все невзгоды победим! Под таким лозунгом жила стройка. Ежедневно среди строителей трассы можно было видеть работников Междуреченского горкома партии. Прибывала новая техника. Приезжали новые отряды комсомольцев. Строители чувствовали, что на них, действительно, смотрит вся страна.

В эти дни им было вручено переходящее Красное знамя Министерства транспортного строительства СССР и ЦК профессионального союза рабочих железнодорожного транспорта.

Получая знамя, начальник управления «Сталинскстройпуть» Денисов сказал:

— Сейчас нет для нас ни месяцев, ни недель, ни дней даже. Надо считать время часами...

Дорога была каждая минута. Остановился как-то путеукладочный кран «ПК-6». Задержали его строители девятой механизированной колонны. На то была причина: крепкий орешек — 33-я скальная выемка. Но об'яснения не требовались. Требовалось земляное полотно. И механизаторы трудились самозабвенно, упорно, забыв о нормах и времени.

Сейчас, когда стало известно, что среди награжденных орденом Ленина строителей — машинист экскаватора девятой колонны Павел Иванович Ушканов, вспоминается эта битва, активнейшим участником которой был он. Ни на секунду не прекращали работу «МАЗы» и «ЯАЗы». Невозможно было услышать ни единого слова. Да слова и не требовались. Грохот машин, напряженные лица механизаторов и на глазах вырастающее земляное полотно остались надолго в памяти. За один этот день механизаторы девятой колонны достойны награды!

А безотказные люди 155-го строительно-монтажного поезда во главе с начальником Каргиным! Всю осень прожили они в палатках, вдали от станций и раз'ездов, там, где речушка Изасс впадает в Томь. Переносили здесь непогоду, неблагоустроенность быта и день за днем отвоевывали у скал новые участки будущего пути. В одну смену отсыпали они тогда пятьсот кубометров скального грунта, 400—гравийного. И пропустили путеукладчиков без задержки!

1200—1300 метров в смену (при норме 500) проходили путеукладчики, только меняли промокшую до нитки одежду и снова бежали под дождь и мокрый снег.

Ритм не ослабевал. Положение на трассе менялось с каждым часом. Уменьшались километры между абаканскими и сталинскими строителями.

На помощь механизаторам третьей спешили освободившиеся люди и машины девятой колонны. Грунт шел сплошным потоком. Но успевала планировать его комсомольская гвардия прораба Коценюка...

Вечер. Ветер колыхал матерчатые стены. Из труб над палатками — искры яркими точками над Шорским поселком. Здесь 5 декабря 1957 года на мосту через Шору должны были встретиться строители трассы Сталинск—Абакан...

Только что по радио передали сообщение о награждении строителей железнодорожной линии Сталинск—Абакан. Четырем присвоено звание Героев Социалистического Труда, 401 награжден орденами и медалями.

Я слышу знакомые фамилии... Машинисты экскаваторов Советов, Ушканов, начальник 155-го поезда Каргин, главный механик колонны № 1 Федоров награждены орденами Ленина... И вспоминаю, как на трудном Изасском участке руководил работами начальник поезда Каргин, как наступал на скалы машинист экскаватора Ушканов, как перегонял по тонкому льду машины механик Федоров.

А сколько других строителей трассы удостоены наград!

Невольно, думая о них, вспоминаешь слова Маяковского:

«Что это за люди?
Какая закалка!
Кто их так в работу вклинил?»

...Раз'ехались строители железной дороги Сталинск—Абакан. Одни из них строят сейчас Западно-Сибирский металлургический завод, другие — дорогу Абакан—Тайшет.

И на новых стройках трудятся они так же славно. Недавно вся страна узнала о почине машиниста экскаватора Советова, решившего бесплатно обучить своему делу пятерых демобилизованных воинов. Почин подхвачен.

Хорошее дело не может остаться без отклика.

20 мая 1960 года.

Т. ШАТСКАЯ.

Степан Торбоков

☆ ☆ ☆

Скрылся Сталинск в синей дали,
Поезд мчит на всех парах,
На восток по звонкой стали
Еду я в родных горах.
И бегут, гремят составы,
И спешат на нас взглянуть
Скалы — памятники славы
Тем, кто строил этот путь.
Вон Курле* стоит, кивая,
Удивляется Эзреш*:
Эй, громадина стальная,
Ты хоть нас-то не разрежь!
То минуем буераки,
То озерный сонный плес.
То в тоннеле в полумраке
Раздается дробь колес.
Тихо пятится чащоба...
Степь и сопки по бокам.
Из окна смотрю я в оба:
Скоро город Абакан.
Хлеб колышется, желтея,
В нем — комбайны-корабли,
Гладь красавца Енисея
Синью вспыхнула вдали.

Перевел с шорского
Мих. НЕБОГАТОВ.

* Курле, Эзреш — горы.

Международная жизнь

Специальная сессия Совета Безопасности ООН

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

ного отношения к такой политике, то это будет означать, что опасность новой войны увеличится во сто крат.

А. А. Громыко подчеркнул, что ООН должна выступить в защиту суверенитета государств.

Министр иностранных дел СССР подчеркнул, что отпор агрессору не противоречит нейтралитету в вопросе внешней политики. Эта позиция полностью себя оправдала, и она соответствует как национальным интересам самих стран, избравших путь нейтралитета, так и интересам мира в целом. Совершенно другое дело — пассивность перед лицом агрессии. Такая позиция не имеет ничего общего с нейтралитетом, и она на руку только агрессорам.

Советское правительство, продолжал А. А. Громыко, не может не обратить внимание Совета Безопасности на то обстоятельство, что для осуществления полетов своих самолетов в пределы Советского Союза США используют базы, расположенные на территориях других государств.

Государства, с территории которых совершают свои преступные полеты в пределы Советского Союза американские самолеты, подчеркнул А. А. Громыко, являются фактически пособниками и сообщниками агрессии.

Советский Союз, продолжал министр иностранных дел СССР, великое и могучее государство, и никому не будет позволено испытывать его терпение и, спекулируя на его миролюбии, продолжать провокации в отношении советской территории. Советское правительство со всей ясностью заявило о том, какая судьба ожидает всякого, кто попытается бы вновь нарушить границы нашей страны.

А. А. Громыко указал далее, что все, кто нарушает общепризнанные нормы международного права и общепризнанные принципы международных отношений, выступают вместе с тем и как разрушители моральных норм в области обычных человеческих взаимоотношений, как враги всего, что именуется гуманизмом, уважением человеческого достоинства.

На рассмотрении Совета Безопасности находится вопрос, имеющий огромное практическое и принципиальное значение для развития международных отношений, — вопрос об агрессивных действиях авиации США против Советского Союза, создающих угрозу всеобщему миру. На Совете Безопасности лежит серьезная ответственность за то, чтобы этому вопросу было уделено должное внимание и чтобы были приняты необходимые меры по пресечению разбойничьих методов в международных отношениях, меры по ограждению основных принципов Устава ООН и норм международного права.

Уклонение от этой ответственности означало бы триумф кулачного права над законностью; это означало бы, что политика нарушения суверенитета государств и их территориальной неприкосновенности, провозглашенная в Вашингтоне, продолжалась бы с возрастающим риском в любой момент зажечь пожар новой войны.

В заключение А. А. Громыко по поручению Советского правительства внес на рассмотрение Совета Безопасности следующий проект резолюции:

«Совет Безопасности, рассмотрев вопрос об агрессивных действиях военной авиации США против Советского Союза, создающих угрозу всеобщему миру,

отмечая, что нарушения суверенитета других государств несовместимы с принципами и целями Устава ООН,

считая, что такие действия создают угрозу всеобщему миру,

осуждает вторжение американских самолетов в пределы других государств и рассматривает их как агрессивные акты;

предлагает правительству Соединенных Штатов Америки принять немедленные меры к прекращению таких действий и недопущению их впредь».

На национальном празднике аргентинского народа

БУЭНОС-АЙРЕС, 23 мая. Корреспондент ТАСС В. Колокольников передает: Здесь на центральной площади города «Пласа де Майо» вчера состоялась официальная церемония открытия торжеств, посвященных 150-летию майской революции 1810 года, положившей начало борьбе аргентинского народа против испанского владычества, за национальную независимость.

Празднично украшенную площадь «Пласа де Майо» заполнили участники торжественной церемонии, воинские части из ряда латиноамериканских государств, учащиеся школ аргентинской столицы, жители Буэнос-Айреса. На специальных трибунах разместились иностранные правительственные делегации 79 государств, прибывшие по приглашению аргентинского правительства на празднование 150-летия майской революции. Среди них делегации — Советского Союза, Чехословакии, Польши, Венгрии, Болгарии, Румынии.

В 11 часов утра под звуки торжественного марша президент Аргентинской Республики д-р Артуро Фрондиси направляется к установленной перед президентским дворцом мачте-флагштоку и поднимает национальный бело-голубой флаг Аргентинской Республики.

Затем президент направляется через площадь к зданию «Кабильдо», где 25 мая 1810 года аргентинские патриоты об'явили низложенной власть испанского вице-короля и создали первую правительственную хунту независимого аргентинского государства. С балкона этого исторического здания президент Фрондиси произносит речь.

После выступления президент открывает в здании «Кабильдо» выставку, посвященную 150-летию майской революции.

Затем Фрондиси, сопровождающие его лица, иностранные делегации и гости вновь возвращаются на специальную трибуну к Розовому дворцу. Они пересекают всю площадь. Жители аргентинской столицы приветствуют иностранных гостей. Бурными аплодисментами они встречают правительственную делегацию Советского Союза, возглавляемую первым заместителем Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгиным.

Положение в Турции

ПАРИЖ, 23 мая. (ТАСС). Как сообщает корреспондент агентства Франс Пресс из Анкары, вчера турецкое правительство приняло решение не возобновлять на период сохранения военного положения в стране занятий во всех университетах и других высших учебных заведениях Турции, которые были закрыты 29 апреля сроком на 1 месяц в связи с антиправительственными выступлениями студентов. Экзаменационная сессия отложена до октября.

ЛОНДОН, 23 мая. (ТАСС). Характеризуя общую политическую обстановку в современной Турции, правая английская газета «Дейли телеграф» вынуждена признать, что турецкое правительство подавило «уже так много свободных институтов демократии, что от самой демократии остался лишь непрочный фасад». Отмечая «беспокойство, испытываемое друзьями Турции за границей», газета указывает на «опасность еще более сильного взрыва».

Катастрофа на шахте в Остраве

ПРАГА, 23 мая. (ТАСС). Как сообщает Чехословацкое телеграфное агентство, вчера на шахте «Глубина» в Остраве произошел несчастный случай. По неизвестным причинам в одном из забоев произошел взрыв метана, в результате которого погибли 43 горняка.

Спасательные бригады немедленно приступили к раскопкам и работам по безопасности. Опасность нового взрыва не угрожает.

Вчера же на шахту прибыли представители Центрального Комитета Коммунистической партии Чехословакии, правительства, Центрального совета профсоюзов и центрального горнорудного управления.

Немедленно была оказана всесторонняя помощь семьям погибших горняков.

Назначена специальная комиссия по расследованию причин взрыва.

Прага. Выставка достижений СССР в области науки, техники и культуры.

НА СНИМКЕ: экспозиция легковых машин. Впереди автомобиль «Волга» Т-21.

Фотохроника ТАСС.