Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

ОРГАН Тайгинского ГК ВКП(б), политотдела отделения и горсовета Новосибирской области

№ 111 (1452) | 9 ДЕКАБРЯ 1942 года, СРЕДА. | Цена 15 коп.

ВЫСОКОЙ, СКОРОСТНОЙ ПОГРУЗКОЙ УГЛЯ ПОМОЖЕМ ДОБЛЕСТНОЙ КРАСНОЙ АРМИИ В ЕЕ НАСТУПАТЕЛЬНЫХ БОЯХ!

ВЕРНУТЬ УГОЛЬНЫЙ ДОЛГ СТРАНЕ!

В мирное время мы называли уголь черным золотом. В дни войны уголь дороже чем золото. Уголь—это хлеб для промышленности, основной источник энергии для транспорта. Уголь—наша победа. Своевременно добытая и доставленная к месту назначения тонна топлива—снаряд в стан врага. У каждого железнодорожника, где бы он не работал—на погрузочной площадке, у станка, селектора, за реверсом локомотива — должна быть одна мысль, одно стремление—работать лучше, производительнее, быстрее доставлять к местам назначения грузы и в первую очередь уголь.

В ноябре Тайгинское отделение погрузило угля больше чем в октябре. Государственный план погрузки угля был выполнен на 113,3 процента. Отделение заняло первое место на дороге и ему присуждено переходящее красное знамя. Это не дает никакого права успокаиваться. Долг стране по углю по-прежнему велик. Задача железнодорожников Тайгинского отделения, увеличивая погрузку, полностью вернуть долг стране.

Однако, завоевав первенство по дороге руководители отделения и углепогрузочных станций самоуспокоились, положились на самотек. Располагая большими возможностями и резервами отделение с первого декабря не выполняет государственный план погрузки угля. Только за 6 дней декабря из-за систематического недогруза мы недодали стране 3.879 тонн угля.

Руководители отделения тт.Попыванов, Кожевников, Грищенко ссылаются то на отсутствие угля на шахтах, то на нехватку порожняка. Это необоснованная ссылка. Есть и уголь, есть и порожняк, есть все ресурсы для того, чтобы с каждым днем увеличивать погрузку угля. Беда вся в том, что эти ресурсы на отделении используются не так, как это нужно.

Что, например, мешало выполнению плана погрузки 6 декабря? При наличии порожняка отделение не догрузило 79 вагонов угля. Оказывается на станции Анжерская не организовали своевременную обработку и подачу порожняка.

Внутриотделенческие возможности используются крайне недостаточно. Плохо обстоит дело с местным грузом и выгрузкой. Например, 6 декабря отделение не сдало на соседние отделения и не выгрузило больше 80 вагонов местного груза. В этот день в парках на станции Тайга был зам. начальника отделения т. Кожевников, но действенных мер он не принял.

Плохо поставлено дело на шахтах треста Анжероуголь с механизацией погрузки угля. Часто недоговоренность приводит к тому, что вагоны долгое время блуждают по под'ездным путям прежде чем попасть под погрузку. Много бывает неразберихи и нерешенных вопросов в части вывода груженых вагонов. Однако, руководители отделения и в частности т. Грищенко не выезжают на места погрузки, выискивая для этого всевозможные причины.

Вместе с повышением об'ема и темпов погрузки требуется решительно ускорить продвижение угольных маршрутов. Быстрее продвигать топливо заводам и фабрикам, быстрее оборачивать вагоны в пунктах назначения обратно на шахты под погрузку угля—вот за что должны бороться все железнодорожники. Нет и не может быть оправдания работникам, задерживающим угольные маршруты на промежуточных станциях. Между тем, такие факты есть.

6 декбря машинист Семенов из Судженки успешно вел угольный маршрут. Однако несмотря на все имеющиеся возможности быстро пропустить его диспетчер тов Алешин принял угольный маршрут на станции Пихтач на 4 ю путь и задержал на целых 4 часа. И такие факты не единичны.

Вернуть угольный долг стране и фронту—такова наша первоочередная задача. На это должны быть сейчас направлены все силы железнодорожников отделения. Уголь в руднике и даже на поверхности—это еще не топливо. Его надо добыть, погрузить и направить к месту назначения.

Сейчас среди железнодорожников Тайгинского отделения большой производственный под'ем. Ширится замечательное движение — комплексное соревнование, с каждым днем крепнет производственная дружба железнодорожников с угольщиками. В ответ на призыв горняков шахты имени Сталина смена дежурного по отделению т. Тришина с 5 по 6 декабря выдала на-гора больше 200 тонн угля. Диспетчеры тт. Бочанов и Алешин со своей сменой на-днях погрузили 16 вагонов угля. В одну смену в забое работало больше 130 железнодорожников. В шеренгу боевых помощников шахтерам встали смены дежурных по отделению тт. Богоявленского и Колубаева.

Железнодорожники станции Анжерская взяли обязательство каждому отработать по 8 часов в забое, чтобы выдать на-гора не меньше 10 тонн угля. Боевые обязательства претворяются в жизнь. Например, бригада работников вагонно-ремонтных мастерских в количестве 16 человек, под руководством тов. Шляхтенко, уже выдала на-гора несколько тонн угля.

Задача командиров отделения, политотдела закрепить достигнутые успехи, возглавить растущий под'ем железнодорожников. Надо на деле укрепить боевое содружество железнодорожников с угольщиками, строго соблюдать единый технологический процесс между работниками под'ездных путей и углепогрузочными станциями.

Железнодорожники Тайгинского отделения еще в большом долгу перед страной, перед воинами Красной Армии. Святой долг железнодорожников, закрепляя достигнутые успехи, с каждым днем увеличивать погрузку угля—дать фронту и промышленности столько угля, сколько потребуется для полного разгрома немецко-фашистских варваров.

В ответ на призыв шахтеров

Призыв горняков шахты имени Сталина горячо подхвачен диспетчерским коллективом Тайгинского отделения. Инициатором явился дежурный по отделению т. Тришин. Работники его смены диспетчеры тт. Бочанов, Юшков, Тимофеев взяли на себя обязательство—отработать каждому не меньше двух раз в месяц по восемь часов на добыче угля. Примеру этих передовиков последовали работники линейных станций.

Взятые обязательства с честью выполняются. В ночь с 5 на 6 декабря 136 стахановцев и командиров станций отделения спустились в шахты. В результате восьмичасового стахановского труда железнодорожники выдали на-гора 300 тонн угля.

Особенно хорошо работали в шахтах диспетчеры тт. Бочанов, Юшков, Тимофеев, Лапин, дежурные по станции тт. Мироедов (Яшкино), Бударин (Юрга I). Васькин (Томск I) составитель ст. Томск I — т. Горшков, дежурные по станциям Иверка и Яя тт. Колосов, Пацулин и другие.

Следуя примеру смены т. Тришина в шахты готовятся спуститься работники смен дежурных по отделению тт. Богоявленского и Колубаева.

И. Гавриленко.

Результат одного дежурства

Воодушевленная призывом горняков шахты имени Сталина наша смена, вступая на дежурство в ночь с 7 на 8 декабря, взяла боевое обязательство работать только на отлично, за 9 часов сформировать и отправить весь местный груз, быстро обрабатывать угольные маршруты.

Это обязательство выполнено. Последний поезд с местным грузом отправился со станции в 2 часа 45 минут. Особое внимание было уделено обработке угольных маршрутов. Прибывший маршрут груженый углем смена обработала за 20 минут.

Среди работников смены было развернуто боевое социалистическое соревнование. В тесном содружестве работали составители тт. Улихин, Каверзнев, сцепщики тт. Белоусов, Захаров, маневровые машинисты тт. Мутовин и Мусихин. Стрелочники тт. Дунаева и Вильман обеспечили четкую маневровую работу, прием и отправление поездов.

Ф. Гусев.
Маневровый диспетчер ст. Тайга.

Итоги работы предприятий города за ноябрь

Подведены итоги работы предприятий города за ноябрь. Успехи советских войск в районе г. Сталинграда и на Центральном фронте вызвали в коллективах большой производственный под'ем. За досрочное выполнение ноябрьской программы ремонта коллектив вагонного участка держатель знамени Государственного Комитета Обороны завоевал первое место по дороге. За ним закреплено дорожное красное знамя и красное знамя горкома партии и горисполкома.

Отделение движения, выполнившее план погрузки угля на 113,2 процента, заняло первое место по дороге, ему присуждено переходящее красное знамя.

Выполнили месячную производственную программу дистанция связи, НЖЧ—2, завод № 5, горпищепром, горпромкомбинат, артель „Красный ударник", хлебокомбинат.

По-прежнему плохо работали в ноябре артель „Строитель коммунизма", швейная фабрика № 16, „Красный швейник", паровозное депо, колесные мастерские и леспромхоз.

93 ВАГОНА СВЕРХ ПЛАНА

Среди железнодорожников углепогрузочной станции Анжерская большой производственный под'ем. В ноябре наша станция дала стране и фронту сверх плана 4 тысячи тонн угля. Мы поставили перед собой задачу в декабре сработать еще лучше.

Обращение горняков шахты имени Сталина обсудили всем коллективом. Каждый взял обязательство отработать в забое по 8 часов и выдать на-гора не меньше чем по 10 тонн угля.

Успехи ноября мы закрепляем. Пятидневный план погрузки перевыполнен на 93 вагона. Простой вагонов под грузовыми операциями доведен до нормы.

Комплексные составительские бригады, где составителями тт.Остренко, Данилов, Галкин нормы по обработке угольных маршрутов выполняют на 170 процентов.

Н Ермолин.
Секретарь парткома ст. Анжерская.

ПОМОГАЕМ ГРУЗИТЬ УГОЛЬ

— Внесем свой вклад в дело разгрома врага!

Так заявили в ответ на призыв горняков шахты имени Сталина рабочие и командиры Анжерской дистанции пути.

6 декабря 100 путейцев организованно вышли на погрузку угля. Работали упорно, не жалея сил и энергии. За 4 часа патриоты железнодорожники погрузили 250 тонн угля.

Высокие образцы труда на погрузке показали путевые рабочие тт. Бошкарев и Алексей Иванович Царев. Вся работа велась под руководством зам. начальника дистанции т. Новикова и бригадира пути т. Лукошко.

Л. Симаков.
Секретарь парткома Анжерской дистанции пути.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 8 декабря

В течение 8 декабря наши войска в районе Сталинграда и на Центральном фронте продолжали вести наступательные бои на прежних направлениях.

*

В заводском районе Сталинграда наши части, действуя небольшими группами, блокировали и уничтожали укрепления противника. Взорвано 6 дзотов и 3 блиндажа вместе с их гарнизонами. На другом участке огнем нашей артиллерии уничтожено 7 пулеметных точек, 2 минометных батареи и до роты гитлеровцев.

*

Северо-западнее Сталинграда, на левом берегу реки Дон, наши войска отражали контратаки пехоты и танков противника. В результате бесплодных попыток вернуть потерянные накануне позиции враг понес большие петери в людях и технике. На одном участке советские части уничтожили свыше 500 гитлеровцев, сожгли 10 и подбили 14 немецких танков. На другом участке уничтожено свыше роты немецких солдат и офицеров.

*

Юго-Западнее Сталинграда наши войска укрепляли занимаемые позиции и вели разведку. Подразделение старшего лейтенанта Ремизова истребило 140 немецких солдат и офицеров, уничтожен танк, 5 автомашин и разрушено 2 дзота. На другом участке бойцы части отбили контратаку немцев, уничтожили при этом до 200 гитлеровцев. Захвачено 2 противотанковых орудия, 18 пулеметов, 7 минометов, 40 автоматов, винтовки и патроны.

На Центральном фронте наши войска, отражая контратаки противника, продвигались вперед. В районе западнее Ржева советские части выбили немцев из двух опорных пунктов. Батальон пехоты и 15 танков противника предприняли контратаку, но были отброшены. На поле боя осталось много вражеских трупов и 2 разбитых танка. Провалилась контратака немцев и на другом участке, где они пытались вернуть один укрепленный пункт. Ожесточенный бой продолжался весь день. К вечеру противник потеряв убитыми около 200 солдат и офицеров и 7 подбитых танков, был вынужден отступить. Наши бойцы захватили танк, 7 орудий, 18 пулеметов и другое вооружение.

В районе Великие Луки немцам ценой больших потерь удалось потеснить наше подразделение и занять населенный пункт. Советские бойцы контратакой выбили противника из населенного пункта и, преследуя его, заняли еще 2 населенных пункта. В результате трехдневных боев на этом участке немцы потеряли убитыми и ранеными до 800 солдат и офицеров.

*

Отряд крымских партизан, в конце ноября, пустил под откос вражеский железнодорожный эшелон. Разбиты паровоз, 19 платформ с военной техникой, пульмановский вагон и 8 теплушек с войсками противника.

*

Пленный солдат 1-го полка 4-ой итальянской альпийской дивизии „Кунеэзе" Антонио Астеджиано рассказал: „Когда нам об'явили, что получили приказ выступить на советско-германский фронт, из строя раздались крики: „Нам нечего делать в России!" „Пусть немцы воюют сами!". Перед от'ездом солдаты переломали в казармах кровати и столы, перебили стекла, изорвали портреты Муссолини. На фронте недовольство не только не улеглось, а, напротив, еще более усилилось. Особенно большое беспокойство вызывают в последнее время сведения о поражении немецко-итальянских войск в Ливии и о бомбардировках итальянских городов. Многие солдаты считают, что война началась по вине немцев и из-за них льется здесь наша кровь. Немцы же принесли несчастье и позор на нашу родину. Выходит, что немцы нас предали и обрекли на смерть."

*

Колхозницы Клавдия Острашова и Мария Капустина из деревни Соколово, Великолужского района, Калининской области, освобожденной от немецких захватчиков, рассказали: „Гитлеровские душегубы убили и замучили в нашей деревне многих односельчан, сожгли почти все дома и постройки. Колхозника Степана Валдаева немецкие разбойники застрелили из автомата в его избе. Палачи убили Клавдию Солдатенкову и ее трех детей, Евдокию Соколову, Анастасию Калинину и ее двух малолетних детей. Словами нельзя выразить горе, которое они нам принесли. Когда-то говорили, что немцы культурные люди. Теперь мы знаем, что это не люди, а фашистские дикие звери, которые убивают старого и малого".

С. БАГАЕВ,
заместитель народного комиссара путей сообщения СССР

Больше угля — быстрее победа

Мы временно потеряли Донбасс, славный шахтерский край, где день и ночь выдавался на-гора ценный, высокосортный уголь. Утрата эта тяжела, но мы верим, мы знаем, что скоро над донецкими шахтами, над Горловкой и Никитовкой, над Рутченково и Макеевкой снова зареет наше славное советское знамя. Порука тому — растущая военная мощь нашей родины, развертывающиеся наступательные действия Красной Армии и армий наших союзников, усиливающаяся помощь фронту от все более и более крепнущего нашего тыла.

Пока в Донбассе орудуют немцы, пока не будет отвоевана эта всесоюзная кочегарка, больше угля стране, фронту должны давать другие бассейны. Родина наша изобилует угольными месторождениями. Это Кузбасс и Караганда, Подмосковье и Урал, Средняя Азия и Восток... За годы социалистического строительства великим сталинским предвиденьем, волей партии и народа на востоке СССР созданы новые бассейны. Они и до войны выдавали много угля. Сейчас же партия и правительство, вся страна помогают горнякам этих бассейнов резко перекрыть довоенный уровень добычи, компенсировать временную утрату Донбасса.

Уголь! Он нужен сейчас родине как воздух. Чем больше угля, тем полнокровнее жизнь тыла, тем сильнее мощь Красной Армии. Уголь — это энергия оборонной промышленности, это пушки, снаряды, танки, самолеты. Уголь — это непрерывный поток поездов на фронт, это бесперебойная работа транспорта, связывающего в единое могучее целое фронт и тыл.

Отлично понимая это, шахтеры изо дня в день увеличивают добычу угля. Все больше и больше выдается его на-гора. Однако мало добыть уголь, его надо перевезти, доставить туда, где он особенно необходим. Это уже задача не шахтеров, а железнодорожников, нас с вами, товарищи! Долг работников транспорта — больше грузить, быстрее перевозить уголь, чтобы предприятия оборонной промышленности, кующие оружие для фронта, не испытывали ни малейшего перебоя.

То, что решающие углепогрузочные дороги и в целом транспорт не выполняют полностью установленного плана перевозок угля, должно вызывать чувство тревоги у каждого железнодорожника. Разве можно мириться с тем, что в ноябре только две дороги — Амурская и имени В. М. Молотова — перевыполняют план погрузки угля? Разве можно мириться с тем, что решающие углепогрузочные магистрали — Томская, Карагандинская, Московско-Донбасская, Пермская, имени Л. М. Кагановича, Южно-Уральская—грузят меньше, чем предусмотрено планом? Нет с этим мириться нельзя!

Между тем некоторые хозяйственные и партийные работники железных дорог явно недооценивают всю важность своевременной полной отгрузки и доставки угля, не понимают значения угля, как движущей силы нашей промышленности и транспорта.

Это особенно дает себя знать на Томской дороге. Имея полную возможность выполнять государственный план погрузки, начальник этой дороги т. Кривонос однако допускает систематический недогруз угля. Несмотря на категорическое указание НКПС о первоочередности подачи вагонов под уголь, т. Кривонос не обеспечивает углепогрузочные пункты порожняком, позволяет загружать вагоны другими, второстепенными грузами.

Тов. Кривонос, как и все железнодорожники, должен понять, что особенно теперь, в дни войны, одних прежних заслуг мало, — их надо постоянно подкреплять и умножать новыми славными делами, новыми трудовыми подвигами.

Пытаясь оправдать недогруз угля, люди сплошь и рядом ссылаются на недостаток порожняка, на необходимость погрузки многих других важных грузов. Жизнь показывает, что об'яснения эти зачастую несостоятельны. Во-первых, вагонов более чем достаточно — надо лишь их быстрее оборачивать, быстрее продвигать, выгружать и возвращать в пункты погрузки. Во-вторых, уголь нужно рассматривать не наравне с другими грузами, а отдавать ему преимущество. Пора усвоить, что без угля и на самых углепогрузочных дорогах не тронется паровоз, а стало быть не перевезти все остальные грузы, какими бы важными они ни были.

Каждая тонна, каждый килограмм угля — большая ценность. Преступление перед родиной совершают те железнодорожники, которые недодают под уголь хотя бы один вагон или недогружают в поданный вагон хотя бы килограмм топлива. Но это, к сожалению, факт, что грузоподъемность вагонов, загружаемых на угольных станциях Томской дороги, не используется минимум на 15—20 процентов. Факт и то, что при проверке вагонов, загруженных на шахтах треста Щекинуголь, которые обслуживаются дорогой имени Ф. Э. Дзержинского, из 153 вагонов в 118 нехватило в общем 145 тонн—в среднем 1.232 килограмма угля на вагон!

Как могут хозяйственные и партийные руководители, на глазах у которых уходят полупустые вагоны, мириться с такими вопиющими фактами? Почему они не разоблачают и не привлекают к ответственности людей, заведомо недогружающих уголь, заведомо не использующих подъемную силу подвижного состава и провозную способность линии, совершающих, наконец, прямой обман государства?

У железнодорожников есть ценный, богатейший опыт боевой организации перевозок угля, накопленный на магистралях Донбасса. Задача состоит в том, чтобы сделать этот опыт достоянием железнодорожников Томской, Карагандинской, Московско-Донбасской и других углепогрузочных магистралей.

Сила донецких железнодорожников заключалась в том, что у них была боевая слаженность с угольщиками, основанная на взаимной помощи и выручке, на смелом и настойчивом внедрении стахановских методов труда. Единый технологический процесс работы станции и подъездных путей, сквозное социалистическое соревнование — от забоя до стрелочного поста — обеспечивали большую выдачу угля на-гора, быструю его погрузку и перевозку.

Как далеко не похожа на это практика железнодорожников и угольщиков Кузнецка, Караганды, Кизела и ряда других бассейнов! Правда, на Томской и Карагандинской дорогах в свое время начали было внедрять единые технологические процессы и единые графики, но вскоре забросили это дело, хотя именно сейчас, в суровые, изобилующие трудностями дни войны, слаженность и взаимная выручка нужны как никогда.

Широкое, повсеместное внедрение испытанного, проверенного на практике опыта донецких железнодорожников, организация боевого, массового соревнования между работниками транспорта и угольной промышленности—важнейшая задача политотделов углепогрузочных дорог. Однако некоторые политотделы, в частности Томской дороги, явно не понимают своей роли в борьбе за уголь. Они не ставят остро, по-большевистски вопросов своевременной погрузки и перевозки угля, не воспитывают в людях чувства ответственности за выполнение плана, не нацеливают их на решение конкретных задач, помощи воинам Красной Армии, героически сражающимся против ненавистного врага.

Так дальше не может продолжаться. Политотдельцы, партийные работники должны пойти на труднейшие участки, быть там, где решается судьба погрузки и перевозок угля. Нужны конкретная предметная агитация и пропаганда, живое, действенное соревнование, поучительный разбор допущенных ошибок и промахов. Надо показывать, кто и почему плохо сделал и как надо было сделать, кто хорошо работал и как он этого достиг, поощрять передовиков, распространять их опыт и одновременно наказывать разгильдяев.

Выполняя указания Центрального Комитета партии, политотделы обязаны покончить с канцелярско-бюрократическими методами работы, с подменой хозяйственных руководителей. В решении любых задач, а стало быть и задачи усиления перевозок угля, главное для политотделов — люди, политическая воспитательная работа среди железнодорожников.

Больше внимания, больше заботы о людях, непосредственно грузящих и перевозящих уголь—работниках станций, отделений, поездных бригадах. Особое внимание—начальникам кольцевых маршрутов. Как известно, этим маршрутам принадлежит решающая роль в выполнении плана перевозок угля. На Томской и Карагандинской дорогах, например, ими охвачено до 75 процентов общей погрузки угля. Несмотря на такое значение кольцевых маршрутов, в их работе еще нет должной четкости—они задерживаются и в пути следования и на станциях выгрузки, а зачастую просто расформировываются и используются для внутридорожных перевозок. Ясно, что бороться с этим злом, за твердое соблюдение графика оборота должны прежде всего сами начальники кольцевых маршрутов. Однако им надо всемерно помогать. Руководители дорог, к которым приписаны кольцевые маршруты, должны со всей серьезностью отнестись к подбору кадров начальников маршрутов, а политотделы—к работе с ними. Тот факт, что начальники кольцевых маршрутов несравненно больше, чем любая поездная бригада, находятся в пути, обязывает по-особому подходить к работе с ними, к обслуживанию их.

Родина требует больше угля, и все усилия политотделов, партийных работников транспорта должны быть подчинены выполнению этого требования. Пламенное слово большевистской агитации и пропаганды, боевая, поднимающая на трудовые подвиги работа с людьми, грузящими, выгружающими, продвигающими и сопровождающими уголь,—вот что нужно теперь. Надо довести до сознания каждого железнодорожника, что уголь—это насущный хлеб промышленности и транспорта, что уголь—это залог победы, и довести так, чтобы любой работник транспорта, на каком бы посту он ни находился, не только не допускал, но и всячески предупреждал малейшие перебои в погрузке и продвижении угля. Надо, в частности, чтобы люди отчетливо осознали, что успех выполнения плана перевозок угля решается не только на магистралях, грузящих топливо, но и на дорогах, продвигающих уголь и порожняк под него, таких, например, как Омская; что успех погрузки в Кузбассе или Караганде во многом зависит также от железнодорожников Казанской, Ленинской, имени В. В. Куйбышева, Южно-Уральской и других дорог, питающих углепогрузочные магистрали порожняком. Сейчас они плохо продвигают уголь, плохо выполняют регулировочные задания по сдаче порожняка, используя подчас подлежащие сдаче вагоны под собственную погрузку. Такое нарушение государственной дисциплины не может быть терпимо.

Чем больше угля—тем больше металла, тем больше вооружения и боеприпасов. Чем больше угля—тем ближе победа, тем скорее разгром разбойничьих гитлеровских орд. Пусть каждый железнодорожник проникнется чувством ответственности за погрузку и продвижение угля, пусть каждый во-время доставленный маршрут его он рассматривает, как снаряд в логово заклятого врага.

Нет сейчас для политотделов и партийных организаций углепогрузочных дорог более почетной задачи, как поднять мобилизовать людей на борьбу за уголь, развернув соревнование вокруг выполнения этой задачи. Поднять погрузку, ускорить перевозки угля—значит увеличить силу удара Красной Армии по ненавистному врагу.

Упорядочить выдачу нарядов в паровозном депо

В паровозном депо Тайга много говорят о социалистическом соревновании, много пишут соцдоговоров, принимают обязательства, но проверкой их выполнения, созданием условий для повышения производительности труда командиры цехов не занимаются.

Для того, чтобы дать сводку о стахановцах и ударниках за октябрь работник по учету соцсоревнования т. Назаров ходит по цехам и упрашивает командиров проставить в сведениях кого считать стахановцами или ударниками. На эти просьбы командиры без всякой проверки, даже не задумываясь, отмечают по списку кто стахановец, а кто ударник. В этом и заключается весь учет соревнования.

Далеко не каждый рабочий депо может сказать, выполнил он сегодня норму и на сколько процентов выполнил. Большинство людей работают без нарядов и не знают норм времени и расценок.

Выдача нарядов до начала работы, как это предусмотрено инструкцией НКПС, руководителями и нормировщиками депо игнорируется. Вошло в систему выписывать и расценивать наряды после того, как работа уже выполнена. Нормы и расценки являются основной базой для оперативного планирования, организации труда и развития социалистического соревнования, но в депо этого понять не хотят.

Местком недавно заслушал отчеты нормировщиков и инженера по труду т. Пинчука о положении с выдачей нарядов и обязал руководителей депо и нормировщиков упорядочить это дело, строго придерживаясь соответствующей инструкции НКПС. Но положение с выдачей нарядов не изменилось. Укоренившаяся порочная система продолжает существовать.

Дело дошло до того, что сами рабочие выписывают себе условия, сами ходят в механический цех заказывать изготовление деталей, сами договариваются со станочниками и сами получают заказы. Очень часто слесари комплексных бригад ожидают у станка когда будет изготовлен для них тот или иной заказ.

Создавшееся положение заставляет бить тревогу. Неразбериха с выдачей нарядов снижает производительность труда. Надо, чтобы вопросами заказов занимались

Действующая армия. На снимке: Бойцы П-ской части Ф.Е. Буков и Ф. Я. Якубовский в прифронтовом селе Сталинградской области ремонтируют крышу хаты семьи красноармейца О. И. Степанова.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

(3—6 декабря)

Паническое выступление Муссолини. ◆ Солидарность населения Канады с Советским Союзом

На-днях с речью выступил фашистский диктатор Италии—Муссолини. Это выступление свидетельствует о большой панике, охватившей фашистских правителей Италии в связи с успехами союзников на всех фронтах борьбы с державами оси. Муссолини признал, что Германия и Италия напали на СССР, чтобы задержать дальнейший рост мощи СССР и захватить богатства Советского Союза. Однако он здесь-же признал, что сила СССР превзошла все его расчеты.

Муссолини вынужден был признать, что в результате английских бомбардировок итальянских городов произведены значительные разрушения. Фашистский главарь предупредил итальянцев о тяжелых испытаниях, которые им скоро придется перенести и сказал, что „следует принять всерьез" недавнее предупреждение английского премьера Черчилля о том, что все военно-морские базы и военные об'екты Италии независимо от того, где они расположены, будут подвергаться продолжительным и уничтожающим налетам. Муссолини предложил организовать в срочном порядке полную эвакуацию городов. Речь обанкротившегося фашистского главаря была проникнута страхом перед итальянским народом. Он признал, что ему в стране не верят и его приказы не выполняются. Муссолини предупредил против усиленно распространяющихся по стране антивоенных слухов и призывал к борьбе с ними.

Американская печать отмечает, что выступление Муссолини носило панический характер. Это выступление не рассеет смятение, царящее в итальянском народе. Заявление Муссолини о предстоящей эвакуации населения из итальянских городов способствует упадку морального состояния итальянцев.

В результате бомбардировок Италии уже прервано сообщение на некоторых итальянских железных дорогах.

*

Премьер-министр Канады Кинг выступил с речью, в которой заявил, что Англия и США должны осознать, что они находятся в долгу перед другими странами, которые боролись против держав оси. Сопротивление других стран державам оси помешало вторжению в западное полушарие. Советский Союз и Китай спасли свободу всех стран.

Кинг сообщил, что в этом году Канада отправила в Советский Союз на 100 миллионов долларов военных материалов, не считая значительного количества военно-

МН 13941 Адрес редакции: г. Тайга, ул. Интернациональная 24. Телефоны: ответ. редактора—08, сек
Типография изд. газ. „Сталинский путь".