

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

О Р Г А Н
Тайгинского
ГК ВКП(б)
и горсовета
Кемеровской
области

№ 70 (1840)

19 июня 1945 года, вторник

Цена 20 коп.

ЗА НОВЫЙ ПОДЪЕМ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Передовая „Правды“ за 13 июня 1945 г.

Советский железнодорожный транспорт выдержал во время войны колоссальную нагрузку. В мирный период он вступает с большим опытом, который приобретен за последние годы. Наши славные железнодорожники должны и впредь выполнять любые задания правительства.

В новых условиях изменение характера, объема и направлений народно-хозяйственных грузов вносит существенные поправки в практику работы железных дорог. Вводимый на лето 1945 года новый график движения поездов учитывает эти изменившиеся условия. Этот график, имеющий большое государственное значение, разрабатывали сотни специалистов, в нем учтены резервы и технические возможности транспорта и опыт, накопленный за время войны.

На основе детальных расчетов устанавливаются вполне реальные нормы технической и коммерческой скорости. На ряде дорог, где этого требуют размеры грузовых потоков, увеличены по сравнению с прошлым годом скорости движения и сокращены нормы стоянки поездов на станциях. Предусматривается большой объем путевых работ и ремонта вагонов и паровозов.

Одновременно с графиком вводится новый план формирования поездов. Охват погрузки маршрутами повышается до 65 процентов. В два раза увеличивается маршрутизация грузов по методу Героя Социалистического Труда Осипова. Намечены мероприятия для ускорения перевозок местного груза. В порожняковых составах будут отправляться важнейшие грузы в попутном направлении.

В итоге средняя дальность пробега вагона без переработки должна возрасти до 450 километров. Общая суточная экономия вагоночасов позволит ускорить оборот вагона не менее чем на 6,5 часа. Таковы реальные возможности нового графика и плана формирования поездов. Задача железнодорожников—превратить эти возможности в действительность. Дело это не легкое, но вполне осуществимое. Что же касается трудностей, то наши железнодорожники показали, что они умеют их преодолевать.

Движение поездов по расписанию — основной показатель дисциплины на железных дорогах, слаженности в работе различных служб, смежных станций, отделений и дорог.

Организовать движение поездов по расписанию — это значит обеспечить выполнение всех эксплуатационных измерителей: норм технической и коммерческой скорости, простоя поездов и вагонов на станциях, оборота паровозов и вагонов.

Выполнять график—это значит своевременно доставлять грузы народному хозяйству, способствовать выполнению планов промышленности, расширению товарооборота.

График движения поездов определяет план работы всех звеньев железнодорожного транспорта.

Достаточно нарушить одно звено, может затормозиться работа участка, а то и всей дороги.

График требует точного исполнения заданий в указанное время. Еще Эдиссон говорил, что никакие сокровища мира не могут возместить одной упущенной минуты. „К экономии времени, — пишет Маркс, — сводится в конечном счете вся экономия“. С фактором времени связаны строгая ритмичность работы дорог, полное использование их пропускной способности.

Работать по графику—это значит равномерно формировать и отправлять поезда в течение всех суток—днем и ночью. Однако это правило в ряде случаев нарушается. Многие станции в первой половине суток не выполняют плана формирования поездов, а депо не выдают установленного количества паровозов. Чтобы компенсировать упущенное, во второй половине суток обычно назначаются „дополнительные“ поезда, которые отправляются со станций пачками, что дезорганизует движение.

Очень часто неравномерность движения вызывается также и тем, что на некоторых предприятиях погрузка и выгрузка в ночные часы или совсем не производятся, или производятся в ничтожных размерах — 10—20 процентов суточной нормы.

В настоящее время, когда на транспорт явилось много молодых работников, не имеющих достаточного опыта, установленный график движения поездов должен являться для них школой. На заводе каждый рабочий имеет свою норму. Необходимо и на транспорте, чтобы каждый машинист, главный и старший кондуктор, дежурный по станции, стрелочник, сигнальщик, составитель поездов, путевой обходчик и бригадир пути, вагонный мастер и осмотрщик вагонов—все работники, причастные к выполнению графика, видели бы в нем свою норму.

На тех дорогах, где производственная дисциплина стоит на должном уровне, где лучшие работники поощряются и опытные передовики являются достоянием многих, где детально анализируются причины нарушений Правил технической эксплуатации, там график действительно используется как важнейший рычаг ускорения оборота вагонов и паровозов. К таким дорогам относятся Октябрьская, Белорусская, Юго-Западная, Сталинская, Закавказская, Амурская, Приморская.

Совершенно иначе идет дело на Омской, Куйбышевской, Красноярской, Рязано-Уральской дорогах. Начальникам этих дорог уже не раз делались предупреждения. Пора, наконец, понять, что с них строго спросится за недостатки и упущения в работе.

Контроль и проверка исполнения нужны на железных дорогах больше, чем где бы то ни было. Надо контролировать продвижение маршрутов до пунктов назначения, не допускать расформирования маршрутов в пути, что загроужает сортировочные станции непредвиденной работой и создает

Дальнейший подъем работы железных дорог должен найти свое выражение в улучшении движения поездов по новому графику. Советские железнодорожники должны сделать все от них зависящее для того, чтобы претворить в жизнь это важное государственное мероприятие.

Приказы военной администрации по управлению советской зоной оккупации в Германии

БЕРЛИН, 11 июня. (ТАСС). Здесь опубликованы приказы об организации военной администрации по управлению советской зоной оккупации в Германии, а также о разрешении образования и деятельности всех антифашистских партий и объединений в свободные профсоюзы.

В изданном 9 июня приказе № 1 об организации военной администрации по управлению советской зоной оккупации в Германии говорится:

„Настоящим доводится до всеобщего сведения нижеследующее:

1. Для осуществления контроля за выполнением Германией условий безоговорочной капитуляции

Главначальствующий советской военной администрации Главкомандующий советскими оккупационными войсками в Германии

Маршал Советского Союза Г. К. ЖУКОВ.

Начальник штаба советской военной администрации генерал-полковник В. В. КУРАСОВ“.

★★★

Приказ № 2 Главначальствующей советской военной администрации от 10 июня гласит:

„2 мая сего года советскими войсками был занят Берлин. Гитлеровские армии, защищавшие Берлин, капитулировали, а спустя несколько дней Германия подписала акт о безоговорочной военной капитуляции. 5 июня от имени правительства Союза Советских Социалистических Республик, Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Франции была обнародована Декларация о поражении Германии и о взятии на себя правительствами указанных держав верховной власти на всей территории Германии. С момента занятия советскими войсками Берлина на территории советской зоны оккупации Германии установился твердый порядок. Организовались местные органы самоуправления, и созданы необходимые условия для свободной общественной и политической деятельности германского населения. Ввиду вышеизложенного приказываю:

1. Разрешить на территории советской зоны оккупации в Германии образование и деятельность всех антифашистских партий, ставящих своей целью окончательное искоренение остатков фашизма, укрепление начал демократизма и гражданских свобод в Германии и развитие в этом направлении инициативы и самостоятельности широких масс населения.

2. Предоставить трудящемуся населению советской зоны оккупации в Германии право объеди-

Главначальствующий советской военной администрации Маршал Советского Союза Г. К. ЖУКОВ. Начальник штаба советской военной администрации генерал-полковник В. В. КУРАСОВ

Тайгинские движеньцы не сдают темпов

За 4 дня они погрузили 870 вагонов угля сверх плана

Коллектив Тайгинского отделения службы движения, готовясь к достойной встрече Сталинского Дня железнодорожника, с каждым днем повышает свои производственные показатели. План погрузки угля систематически перевыполняется.

С 12 по 15 июня тайгинские движеньцы погрузили угля на 870

и управления советской зоной оккупации в Германии образована советская военная администрация.

2. Главначальствующим советской военной администрации назначен я, первым заместителем Главначальствующего военной администрации назначен генерал армии В. Д. Соколовский. Заместителем Главначальствующего по делам гражданской администрации назначен генерал-полковник И. А. Серов, начальником штаба советской военной администрации назначен генерал-полковник В. В. Курасов.

3. Местопребыванием советской военной администрации является город Берлин.

Главначальствующий советской военной администрации Главкомандующий советскими оккупационными войсками в Германии

Маршал Советского Союза Г. К. ЖУКОВ.

Начальник штаба советской военной администрации генерал-полковник В. В. КУРАСОВ“.

★★★

нения в свободные профессиональные союзы и организации в целях защиты интересов и прав трудящихся.

Предоставить профессиональным организациям и объединениям право заключать коллективные договоры с предпринимателями, а также организовывать страховые кассы и другие учреждения по взаимопомощи, культурно-просветительные и иные образовательные учреждения и организации.

3. Все указанные в парагр. 1 и парагр. 2 антифашистские партийные организации и свободные профессиональные союзы должны зарегистрировать свои уставы или программы деятельности в органах местного самоуправления и у военных комендантов, предоставив им одновременно списки членов своих руководящих органов.

4. Установить, что на все время осуществления режима оккупации, деятельность всех организаций, указанных в парагр. 1 и парагр. 2, будет происходить под контролем советской военной администрации и в соответствии с издаваемыми ею инструкциями.

5. В соответствии с изложенным выше, отменить все фашистское законодательство, а также все фашистские постановления, приказы, распоряжения, инструкции и т. п., относящиеся к деятельности антифашистских политических партий и свободных профессиональных союзов, направленные против демократических свобод, гражданских прав и интересов германского народа.

О частичном отводе американских войск из советской оккупационной зоны в Германии

БЕРЛИН, 13 июня (ТАСС). 13 июня с утра командование американских экспедиционных сил стало отводить американские войска, в районе города Хемниц, к западу от линии соприкосновения с войсками Красной Ар-

мии. Отвод совершен на фронте в 50 километров и в глубину от 10 до 20 километров.

Наши войска, продвигаясь вслед за американскими войсками, вышли на восточный берег реки Мульде от

города Цвиккау и южнее вступили в города Кишберг и Штютценгрюн.

На других участках войска союзников еще не начали отвод своих войск из зоны, подлежащей оккупации советскими войсками.

Коллектив Тайгинского отделения службы движения, готовясь к достойной встрече Сталинского Дня железнодорожника, с каждым днем повышает свои производственные показатели. План погрузки угля систематически перевыполняется.

С 12 по 15 июня тайгинские движеньцы погрузили угля на 870

вагонов больше, чем предусмотрено планом. Особенно слаженно работа по погрузке шла 15 июня. В этот день задание было перевыполнено на 233 вагона.

Больших успехов добилась смена дежурного по отделению т. Богоявленского. Она держит первенство в соревновании.

А. Федоров.

Партийная жизнь

Забыли о наглядной агитации

Значение наглядной агитации чрезвычайно огромно. Нет надобности доказывать о ее первостепенной роли, которую она играет во всей нашей партийно-политической работе. Там, где этому вопросу уделяется серьезное внимание, там чувствуется должный порядок во всем.

Но в ряде мест вопросы наглядной агитации не стоят на должной высоте. Особенно неприглядная картина в этом отношении наблюдается в паровозном отделении. Там висят давно устаревшие лозунги, плакаты. Секретарь партбюро паровозного отделения т. Хатынский не считает своей обязанностью заниматься этим важнейшим делом, он наглядную агитацию предал забвению.

В запущенном состоянии наглядная агитация на электростанции. Секретарь партийной организации электростанции т. Харламов проявляет полнейшую беспечность в этом деле. Он, например, обещал навести идеальный порядок в цехах, даже собирался написать новые лозунги, нарисовать плакаты, наладить работу стенной газеты. Но все эти обещания остались пустым звуком, а Харламов и поныне довольствуется только одними обещаниями.

К числу любителей обещать можно отнести секретаря партийной организации НКЧ-2 т. Курганова. Он только после неоднократных напоминаний о наведении порядка в вопросах наглядной агитации решил снять старые лозунги и плакаты и на этом свою миссию считать законченной. Сейчас в цехах НКЧ-2 пусто, старые лозунги сняты, а когда будут написаны новые—сказать трудно. На этот трудный вопрос не может ответить и сам секретарь парторганизации т. Курганов.

Нельзя дальше мириться с пренебрежительным отношением к вопросам наглядной агитации, необходимо потребовать от партийных руководителей немедленного устранения имеющихся недостатков. Надо добиться такого положения, чтобы наглядная агитация была оперативной, целеустремленной, отвечающая интересам сегодняшнего дня.

А. Левашкина.

Зав. парткабинетом железнодорожного узла.

Изжить обезличку в эксплуатации паровозов

Самым опасным врагом лунинских методов труда является обезличка в эксплуатации паровозов.

Что такое обезличка? „Обезличка, — говорит товарищ Сталин, — есть отсутствие всякой ответственности за порученную работу, отсутствие ответственности за механизмы, за станки, за инструменты. Понятно, что при обезличке не может быть и речи о сколько-нибудь серьезном подъеме производительности труда, об улучшении качества продукции, о бережном отношении к механизмам, станкам, инструментам“. В этом сталинском определении с исключительной полнотой показано, какую опасность таит в себе обезличка.

Партия и правительство еще в 1931 году объявили самую беспощадную борьбу с обезличкой на транспорте. Установлен незыблемый принцип эксплуатации паровозов—спаренная и строенная езда. Всякое отступление от этого принципа есть не что иное, как рецидив обезлички.

В паровозном депо Тайга в эксплуатации паровозов царит полнейшая обезличка. Она, как ржавчина, разрушает паровозный парк, разлагает дисциплину среди бригад и уж, конечно, во многом исключает применение лунинских методов труда.

Только за май с. г. в депо было десятки случаев срыва спаренной езды. Вот характерный факт. Машинист паровоза № 595 т. Пятаев в мае всего два раза совершил рейсы на прикрепленной к нему машине.

Один из лучших машинистов нашего депо т. Карягин говорит: — Приходится возмущаться по поводу существующей у нас обезлички. Дело дошло до того, что буквально каждый рейс дают на паровоз новую бригаду.

В Тайгинском депо находятся в командировке несколько паровозов и паровозных бригад из других отделений. Машинисты этих паровозов не знакомы с профилем нашего отделения. И вот на командированных паровозы в качестве сопровождающих ставят машинистов из спаренных бригад.

Начальник паровозного отделения т. Киселев, начальник депо т. Яценков и его заместитель по эксплуатации т. Высоцкий не обращают внимания на срывы спаренной езды.

— Нет людей! — вот единствен-

но, что можно от них слышать в ответ на справедливое возмущение машинистов обезличенных паровозов.

На сегодняшний день в депо не хватает 9 машинистов, 19 помощников машинистов, 13 поездных коочегаров. Из-за отсутствия кадров часто бывают случаи недодачи паровозов под поезд. Например, только 16 июня было 4 недодачи.

Но это мало кого тревожит. Руководители паровозного отделения и депо ничего не предпринимают, чтобы найти выход из положения.

На складе топлива и в цехах других предприятий паровозного отделения имеются квалифицированные паровозники. На складе топлива работают бывшие машинисты тт. Хахаев и Панкратов. Дежурными по эстакаде являются бывшие помощники машинистов тт. Лагздин и Блошкин. И таких примеров можно привести много. Почему бы этих людей не использовать на поездной работе?

Обезличка на паровозах мешает применению лунинских методов труда. Изжить обезличку — значит резко улучшить эксплуатацию и ремонт паровозов. Только тогда, когда на паровозе есть хозяин, можно добиться лунинского ухода за машиной, работы по графику, добиться, чтобы локомотивы ремонтировались строго по технологическому процессу, быстро и высококачественно.

А у нас очень часто бывает так: бригада, попавшая не на свой паровоз, после поездки немедленно уходит во-свояси. Случается, что с паровоза исчезает инструмент. Локомотив остается на положении беспризорного.

Т. Киселев, Яценков, Высоцкий и другие руководители паровозного отделения и депо пытаются укрепить спаренную езду не энергичными, продуманными мерами, а пустыми разговорами никого и ни к чему не обязывающими. Результаты от этой болтовни конечно нет.

Надо тщательно и всесторонне проанализировать случаи срыва спаренной езды и на основе этого анализа принять энергичные меры к недопущению их в дальнейшем.

Только при ликвидации обезлички мы будем иметь исправные паровозы. А исправный паровоз — залог успешной работы транспорта.

Н. Михайлов.

Образцово подготовимся

к зиме

В отделе водоснабжения не торопятся

В соревновании с барабінцами тайгинские железнодорожники взяли на себя обязательство закончить подготовку предприятий к работе в зимних условиях к 1 октября 1945 года. Это обязательство требует от всех железнодорожников нашего узла как можно лучше и полнее использовать каждый день подготовительного периода.

Большие задачи стоят в связи с подготовкой к зиме перед работниками водоснабжения. Надо заготовить топливо, произвести большой объем ремонтных работ. Однако, как показала проверка, в отделе водоснабжения с подготовкой водокачек к работе в зимних условиях не торопятся.

Каждая водокачка обязана иметь трехмесячный запас топлива. Тайгинская водокачка имеет только трехдневный запас.

В распоряжении отдела водоснабжения есть две автомашины. Они имеют полную возможность вывозить по 25 тонн угля в сутки, т. е. делать по 5—6 рейсов. Фактически же машины делают 1—2 рейса. Плохую работу транспорта в отделе водоснабжения объясняют отсутствием грузчиков.

Очень тревожное положение с плотинной Тайгинской водокачки. На ремонт плотины отпущено 20.000 рублей, но дело тормозится из-за рабочей силы. По этой же причине все еще не приступлено к ремонту водонапорных труб. Еще не начат ремонт служебных помещений.

Беспечность и неповоротливость в подготовке к зиме такого ответственного участка, как водоснабжение может привести к печальным результатам.

Т. Смирных.

Советы агронома

Уничтожить рапсовый цветоед

Семенники капусты, турнепса, брюквы и других культур семейства крестоцветных сильно повреждаются рапсовым цветоедом.

В текущем году в ряде подсобных хозяйств наблюдается массовое появление рапсового цветоеда на семенниках капусты.

Рапсовый цветоед — небольшой жучок темного цвета, по размеру чуть больше крестоцветной блошки. В отличие от блошки жучок не прыгает.

Жуки появляются весной на цветах сорняков, а затем переходят на семенники крестоцветных. Питается рапсовый цветоед внутренними органами цветка. Жуки повреждают, главным образом, бутоны и цветы, выгрызая внутренние части. Поврежденные бутоны засыхают и опадают. Яички рапсового цветоеда откладывает в бутоны, личинки развиваются в бутоне и на цветах, питаются, главным образом, пылью.

Окукливается личинка в земле. Из куколок дней через 20 появляется новое поколение жуков, которые также вредят цветам крестоцветных культур.

Чтобы получить высокий урожай семян крестоцветных культур, необходимо вести энергичную борьбу с рапсовым цветоедом.

Из эффективных средств борьбы против рапсового цветоеда рекомендуется опрыскивание кремнефористым натрием, мышьяковистым кальцием и 10-процентным анабадустом. Опрыскивание производится 3—4 раза через восемь дней. На небольших площадях рекомендуется ручное отряхивание жуков в таз с водой и керосином.

Отряхивание следует проводить утром и вечером. При отряхивании жуки не летят, а падают, припадая мертвыми, что облегчает их сбор.

Агроном А. Белозеров.

А. Шонуров.



Спокойно могут работать и производстве матери этих малышей. Заботливо ухаживает за детьми персонал яслей № 23 Выборгского района г. Ленинграда.

По городу

Выигрыши по займам

Тайгинская городская сберкасса в текущем году выплатила в выигрышей по государственным займам на сумму 343 868 рублей. В выигрыши получили 2.660 займодателей.

Озеленение

Большую работу проделали учащиеся и педагоги школы № 34 по озеленению школьной территории. Посажено 550 штук деревьев и кустов, сделано клумб, высажено 1.600 корнетиков цветочной рассады. У общепита оборудован новый палисадник.

Расширение птицеводства

Тайгинторг расширяет птицеводческую ферму. Он покупает из Кемеровского инкубатора 500 цыплят породы „Легорн“.

Гастроли

Семипалатинского театра

В начале июля в г. Тайгу едет труппа Семипалатинского областного театра русской драмы. Гастроли семипалатинцев продлятся до сентября.

Для семей фронтовиков

Домашние хозяйки и предводители уличных комитетов следят за выходом в лес для заготовки дров семьям военнослужащих и инвалидам Отечественной войны. За день было заготовлено кубометров топлива.

Ответственный редактор

Т. ДЕМИДОВ

Производится набор учеников на двухмесячные курсы швей-мотористок, мастеров швейных машин. Курсанты обеспечены стипендией, проживают в столовой, рабочими точками. Лица, поступающие на курсы, освобождаются от мобилизации на другие работы.

Обращаться в отдел кадров Тайгинской швейной фабрики № 16, с 9 часов утра до 5 часов вечера.

Тайгинский горпищеком заключает с гражданами договоры на вывозку дров сена. Об условиях узла конторы горпищекомб. Советская ул. дом № 8 до 10 часов утра.

ФОРМАЛИЗМ В СОРЕВНОВАНИИ

Социалистическое соревнование требует большевистской организации и большевистского руководства. Возглавить трудовую подем масс, оперативно руководить соревнованием, развивать его вширь и в глубину и тем самым прокладывать путь к новым производственным успехам — вот первоочередная и почетная задача каждого профсоюзного руководителя.

Но по другому обстоит дело в отдельных цехах Тайгинского паровозного депо, например, в кузнечном и котельном. Здесь соревнованием не руководят, проводится оно формально.

На первый взгляд в кузнечном цехе дело с соревнованием обстоит благополучно. Поговорите с проффоргом т. Липовцевым. Он вам скажет:

— Все наши рабочие имеют договоры на соревнование.

Но что это за договоры! Они составлены все по одному шаблону, причем сразу на целый год. Многие рабочие уже забыли, что в них записано. Проверка договоров отсутствует. Бригадир цеха т. Федотов изредка всматривается в договоры и делает на них пометки „договор проверен“.

Кузнец т. Панкратов, молотобоец т. Гараже и другие рабочие говорят:

— Мы с января не соревнуемся. По сведениям же тт. Липов-

ва и Федотова эти люди „соревнуются“ и договоры их „проверяются“.

В цехе есть доска показателей выполнения производственных заданий. Но запись на эту доску производится от случая к случаю. Например, 16 июня можно было видеть показатели только за май. Спрашивается, для кого это нужно?

Стенная газета в цехе не выпускается. Нет и боевых листков. Вся деятельность проффорга т. Липовцева сводится к сбору профсоюзных членских взносов. На местном уровне в своей работе по руководству соревнованием не отчитывается. Председатель местного т. Пасюков считает это в порядке вещей.

Неудивительно, что отдельные рабочие кузнечного цеха не выполняют нормы выработки.

Не лучше положение с развертыванием соревнования в котельном цехе. Здесь проффорг т. Польских (он же бригадир) разрешил вопрос с соревнованием весьма просто: сочинил 25 договоров с одинаковым текстом и дал подписать рабочим. В договорах сказано: „Обязуюсь не иметь браков в работе. Обязуюсь в отличном состоянии содержать инструмент“.

Уместно спросить т. Польских: а разве рабочий без договора не обязан содержать в чистоте инст-

румент и не делать браков в работе?

В каждом договоре есть такой пункт: „Обязуюсь иметь производительность труда не ниже 150 процентов“. Под договорами стоят подписи и двухсотников и молодых рабочих, которые с трудом выполняют норму выработки. В результате из 25 человек только 12 выполняли этот пункт договора.

Подтянуть отстающего до передовика, помочь новичку быстрее научиться выполнять норму — такова сущность массового соревнования. В кузнечном и котельном цехах этого нет.

Дальше мириться с таким положением нельзя. Местком должен потребовать от тт. Липовцева и Польских развертывания действенного соревнования в цехах. Тов. Пасюкову нужно повседневно руководить работой проффоргов.

Коллектив паровозного депо борется за выполнение обязательств, взятых навстречу Сталинскому Дню железнодорожника. В это соревнование должен включиться каждый рабочий депо. Долг профсоюзной организации возглавить соревнование, помочь рабочим выполнить взятые на себя обязательства.