

# СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

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

№ 98-99 (2018-19), 4 августа 1946 года, воскресенье Цена 20 коп.

## ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Одним из главных дел в Кремле состоялся прием железнодорожников руководителями партии и правительства. На этом приеме товарищ Сталин произнес историческую речь об огромном государственном и хозяйственном значении железнодорожного транспорта в нашей стране, о великой чести для каждого работать на транспорте. Товарищ Сталин дал железнодорожникам указания—постоянно увеличивать погрузку, быстрее продвигать поезда, работать четко, слаженно. Этими указаниями железнодорожники и ныне руководствуются в своей повседневной работе.

В нынешнем году День железнодорожного транспорта отмечается в условиях, когда весь советский народ с энтузиазмом приступил к осуществлению грандиозной программы великих работ—нового пятилетнего плана.

План новой пятилетки ставит перед железнодорожниками колоссальные задачи. Он направлен на то, чтобы обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР.

Советские железнодорожники со всей ответственностью сознают, что в первые годы новой пятилетки возрастающие потребности в перевозках придется удовлетворять в основном при существующей пропускной способности и технической вооруженности дорог. Значит, важно как можно продуктивнее работать, повышать производительность труда.

По призыву работников Северо-Донецкой дороги на железнодорожном транспорте широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана новой пятилетки. Сотни и тысячи стахановцев транспорта, основываясь на богатом опыте применения передовых методов труда, точно рассчитывают, насколько раньше срока они завершат свое пятилетнее задание. Так, новосибирский машинист тов. Корвель подсчитал, что он сможет выполнить пятилетнее задание за 3 года и 9 месяцев. Вместе с напарниками тов. Корвель обязался к октябрю 1949 года совершить на своем паровозе пробег в 550 тысяч километров и до конца пятилетки дать сверх задания еще 180 тысяч километров пробега. Машинист депо Лозовая Южной дороги тов. Даниленко, машинист депо Боготол Красноярской дороги тов. Юшко обязались выполнить пятилетнее задание за 4 года. Знатный каменщик Юго-Западной дороги тов. Рахманин решил осуществить пятилетнее задание за один год. Таких примеров можно привести сотни.

Стахановцы транспорта с честью выполняют свои обязательства. Каменщик тов. Рахманин только за пять месяцев уже выработал

три годовых нормы, новосибирский электросварщик тов. Сигарев за тот же срок дал две с половиной годовых нормы. С каждым днем растет число железнодорожников, уже выполнивших годовую норму.

Армия железнодорожников богата новаторами производства. Всей стране известны имена зачинателей стахановского движения на транспорте—Кривоноса, Заборко, Краснова, Кожухаря. 127 железнодорожников присвоено высшее звание Героя Социалистического Труда. 25.650 железнодорожников награждены орденами и медалями СССР.

Социалистическое соревнование дает свои благотворные результаты. Советские железнодорожники успешно начали первый год новой пятилетки. Общий план погрузки первого полугодия железнодорожного транспорта выполнен досрочно—28 июня. В первом полугодии 1946 года по сравнению с тем же периодом 1945 года общая погрузка на железных дорогах увеличилась на 9,1 процента.

Но железнодорожники далеки от того, чтобы успокаиваться на достигнутом. Они ни на минуту не забывают указания товарища Сталина, которое он дал в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле: „Без критики двигаться вперед нельзя“.

В День железнодорожного транспорта его работники мобилизуют свои силы на дальнейшее улучшение деятельности железных дорог, на устранение недостатков на станциях, в депо, на дистанциях и участках, на устранение недостатков в обслуживании пассажиров. Советские железнодорожники с новой энергией поведут борьбу за восстановление и развитие стальных магистралей страны, за увеличение погрузки, за ускорение оборота вагонов, за большую слаженность и дисциплинированность, за образцовую подготовку к предстоящей зиме.

День железнодорожного транспорта отмечает весь советский народ. Несомненно, что отмечая этот день, работники промышленности подведут итоги тому, как выполняются предусмотренные пятилетним планом поставки железнодорожному транспорту паровозов, вагонов, рельсов, металлических ферм для мостов, леса, шпал, строительных материалов, как используются вагоны на подезных путях заводов, шахт, фабрик.

Трудящиеся городов и сел всегда оказывали железнодорожникам большую помощь в восстановлении стальных магистралей, в подготовке к зиме, в борьбе со снежными заносами. Нужно, чтобы эта помощь не ослабевала.

Вдохновленные сталинскими предначертаниями, советские железнодорожники сделают все для укрепления могущества социалистической Родины.

## Восстановление Беломорско-Балтийского канала

В центральных газетах опубликовано письмо строителей Беломорстроя товарищу Сталину о сдаче в эксплуатацию восстановленного Беломорско-Балтийского канала имени Сталина и открытии на нем навигации.

В ответ товарищ Сталин послал беломорстроевцам следующую телеграмму:

Приветствую и поздравляю строителей Беломорстроя МВД СССР с завершением в короткий срок восстановления важнейшей

водной магистрали—Беломорско-Балтийского канала.

Проведенная вами большая работа вновь открывает водный путь для перевозок массовых грузов между Белым морем, Волгой и Балтийским морем, существенно разгружая железнодорожный транспорт.

Желаю вам и всему коллективу Беломорстроя дальнейших производственных успехов в выполнении порученных новых задач по строительству важнейших государственных объектов. И. Сталин.

# Да здравствует Сталинский день железнодорожника! Вперед к новым трудовым подвигам, товарищи железнодорожники!



МОСКВА, КРЕМЛЬ.

## Великому вождю народов товарищу Сталину

Великому вождю народов, организатору, с участием стахановцев и инженеров работников, от лица всех железнодорожников и их семей Тайгинского железнодорожного узла шлюбу Вам, нашему родному учителю, горячий привет и пожелания здоровья на многие, многие годы. Юзский Сталинский день железнодорожника этого года мы, вместе со всеми железнодорожниками Советского Союза, празднуем в усмирном строительстве, под знаменем борьбы новую сталинскую пятилетку.

Под вашим, Иосиф Виссарионович, руководством советский народ одержал всемирно-историческую победу в великой Отечественной войне. Эта победа была подготовлена благодаря Вашей мудрой, дальновидной политике в годы первых пятилеток.

Сталинские пятилетки дали нашей Родине силу и мощь, чтобы не только отразить нападение врага, но и наголову разгромить его.

Железнодорожники вместе со всем советским народом честно выполнили свой долг перед Родиной.

Ваше, товарищ Сталин, руководство и помощь транспорту обеспечили выполнение огромной задачи, стоящей перед железнодорожниками в годы войны. Мы с гордостью сознаем, что транспорт выдержал нагрузку, с которой, как вы указали, едва ли справился бы транспорт любой другой страны.

Мы, тайгинские железнодорожники, повседневно чувствуем Вашу заботу и внимание, сознаем всю свою ответственность перед страной и стремимся быть достойными того почетного поста, на который поставила нас Родина.

Мы сознаем огромную роль, отведенную транспорту в новой пятилетке, каждый из нас понимает, что транспорт должен быть подготовлен к выполнению еще более крупных и сложных задач, вытекающих из величественных перспектив дальнейшего развития Советского Союза.

Дорогой товарищ Сталин, мы рады сообщить Вам, что включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана великих работ четвертой сталинской пятилетки, большинство железнодорожников нашего узла с честью выполняли взятые на себя обязательства, многие коллективы предприятий узла встречают Сталинский день железнодорожника с перевыполнением производственных заданий.

Коллективы паровозного и вагонного депо в июле успешно справились с производственной программой, дав сверх плана 4 паровоза и 18 вагонов. Коллектив путейцев выполнял план среднего ремонта пути на 150 проц.

На нашем узле выросли сотни новых стахановцев, новаторов производства. Имена знатных

мастера Самкова известны далеко за пределами Томской дороги.

Эти успехи мы рассматриваем только как начало дальнейшего подъема работы предприятий нашего узла. Мы знаем, что у нас много недостатков в работе. Мы помним Ваши слова на приеме железнодорожников о том, что без критики двигаться вперед нельзя.

Мы будем, товарищ Сталин, самокритически вскрывать имеющиеся недостатки в нашей работе и решительно бороться с ними.

Всю свою энергию, весь накопленный в годы войны опыт мы отдадим на дальнейшее повышение производительности труда, слаженности организации и укрепления дисциплины среди железнодорожников узла, на безусловное выполнение планов погрузки, на дальнейшее ускорение оборота вагонов, на выполнение график движения поездов.

Мы приложим все силы к тому, чтобы оперативно подготовить все звенья транспортного хозяйства к работе в условиях суровой сибирской зимы, привести в исправное состояние паровозный парк и экипировочные устройства, тепловое хозяйство, вагоны, пути, устройство сигнализации и связи, служебно-технические здания и сооружения, накопить в течение лета устойчивые запасы топлива на зиму, выполнить план строительства, внедрить строгую технологическую дисциплину во всех предприятиях узла, осуществить движение поездов по графику, выполнить план летне-путевых работ, своевременно подготовить снегозащитные приспособления, средства снегоборьбы, создать зимние запасы смазки, запасных частей и материалов.

К работе в трудных зимних условиях мы будем готовить кадры, особенно молодых работников, которые впервые будут работать в условиях зимы.

Мы обещаем Вам, товарищ Сталин, с новой силой развернуть социалистическое соревнование за успешное проведение предстоящей зимы, за досрочное выполнение плана великих работ четвертой сталинской пятилетки.

Мы обещаем Вам, товарищ Сталин, везде и всегда высоко держать честь советских железнодорожников.

Под руководством большевистской партии, под Вашим водительством мы уверенно пойдем вперед к новым победам коммунизма в нашей стране.

Да здравствует наша любимая Родина—великая железнодорожная держава!

Да здравствует партия Ленина—Сталина!

Да здравствует наш родной, горячо любимый товарищ Сталин!

Принято на торжественном собрании, посвященном празднику.

„...СССР, как государство, был бы невозможен без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР“.

И. Сталин.

## ДЕЛА И ЛЮДИ ЦЕХА ПРОМЫВКИ

В широко развернувшейся социалистическом соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожники коллектив промывочного цеха паровозного депо Тайга добились выдающихся успехов в работе. Свой традиционный праздник мастера цеха отмечают достойным завершением производственных планов, увеличением выпуска паровозов из ремонта, высоким ростом производительности труда.

В июле стахановцы цеха дали 9 паровозов сверх плана. Производственный под'ем, охвативший коллектив ремонтников, был направлен не только на досрочное завершение производственной программы. Мастеровые делали все для того, чтобы выходящие из промывки паровозы работали безотказно. Усилия стахановцев не пропали даром. Они дали свои плоды.

За последнее время полностью ликвидирован межпоездной ремонт. Это, пожалуй, один из основных показателей того, как нужно бороться за качество.

Борьбу за внедрение индустриальной культуры в ремонтное дело мы начали с приведения в образцовый порядок рабочего места и личного инструмента. Свои обязательства в этом вопросе мастера выполняют с честью.

Коллектив промывки всегда приходил на помощь товарищам. Вот и на этот раз он оказал практическую помощь цеху под'емки. Силами мастеровых промывочного цеха было отремонтировано под'емочным ремонтом 5 паровозов и 2 под'емных крана.

В цехе выросли новые стахановцы, новаторы производства. Слесари комплексных бригад т.т. Карельский, Явурик, Анисимов, Денисов, Карасев, Шипулин, Лукьянов, Стрекалин и многие другие пользуются всеобщим уважением и почетом. Они, как правило, выполняют производственное задание на 300 и больше процентов.

Сейчас среди ремонтников развернулось соревнование с новой силой. Мастеровые цеха берут обязательства годовую производственную программу завершить к 29 годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции.

Слова у стахановцев не расходятся с делом. Комплексные бригады, которыми руководят т.т. Юдин и Красиков, ремонтируют паровозы в одну смену, сократив простой локомотивов на ремонтной канаве на 2 часа.

Коллектив цеха развернул деятельную подготовку к работе в зимних условиях. Большое внимание мы также уделяем вопросам использования внутренних ресурсов, добиваемся удешевления стоимости ремонта локомотивов.

На достигнутом мы не успокаиваемся. Сегодня, в день своего традиционного праздника, мы всесторонне обсудим наши достижения и недостатки и с еще большей энергией примемся за досрочное завершение нового пятилетнего плана.

И. Сафронов.

Зам. нач. паровозного депо, Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета СССР.



Старший железнодорожник инструктор кондукторских бригад Тайгинского резерва Александр Матвеевич Шестаков. Большое внимание уделяет воспитанию кадров.



Лучший токарь стахановец паровозного депо Тайга Николай Дембовский. Производственное задание выполняет на 300 процентов.

## Вызов т. Масловой принят

На днях на селекторном совещании, которое проводил начальник 2 отделения службы движения т. Кожевников, выступила старшая стрелочница станции Тайга т. Маслова. Она поделилась опытом своей работы, рассказала, как готовит стрелочное хозяйство к зиме.

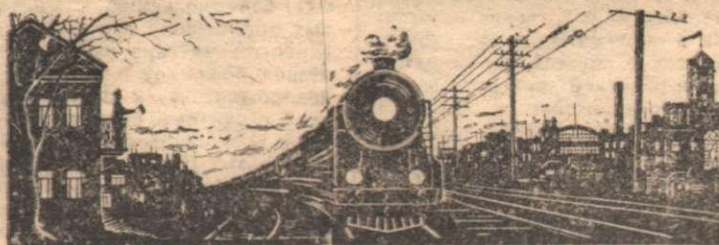
Тов. Маслова от имени стрелочников ст. Тайга обратилась с призывом ко всем стрелочникам 2 отделения развернуть деятельность по подготовке стрелочного хозяйства к работе в зимних условиях. Стрелочники полевых станций и раз'ездов вывоз приняли. Встречая Сталинский день железнодорожника, стар-

шие стрелочники Маслова, Потулова, Коурдакова, чистильщица стрелок Лузина свое стрелочное хозяйство привели в образцовое состояние как по чистоте, так и по технической исправности. Стрелочные будки побелены внутри и снаружи, побелены оградки. Приведен в порядок стрелочный инвентарь.

Замечательными производственными успехами встречают великий праздник составители т.т. Силин и Большанин. С высокими показателями в работе подошли к празднику маневровые машинисты т.т. Янычев, Rogozin, Шатило.

В. Соколов.

Инженер станции Тайга.



## Машинист Петр Чиган

Паровоз, грохоча на стрелочных переводах, шел под состав. Машинист высунувшись из окна, зорко смотрел по ходу паровоза. Вот и состав. Толчок, паровоз встал. Бригада стала осматривать ходовую часть паровоза.

— Ну, Петр Антонович, можно ехать, — обтирая руки концами, сказал машинисту помощник Александр Ханин.

— Сигнал дадут и по едем, — улыбаясь ответил Чиган и пошел в будку.

Но тут обнаружилось, что от состава надо отцепить технически неисправный вагон. Если сделать это маневровым паровозом, будет долго. Машинист Чиган решает сделать это сам. И он сделал. Но поезд все равно задержан на 32 минуты.

Семафор открыт. Дано отправление. Паровоз зашипел и тронулся.

— Ну, братцы, поднажимем, чтобы, под'езжая к Болотной, ввести поезд в график, — обратился к бригаде Чиган.

Вся бригада — и машинист, и помощник, и кочегар Павел Андреевич делали все возможное для нагона времени.

Вот и Болотная. Поезд останавливается. Бригада, улыбаясь, сходит с паровоза. Ханин начинает осматривать и остуживать паровоз.

— Все в порядке, — говорит он машинисту.

— Именно все в порядке, поезд прибыл точно по расписанию, — дополнил Чиган.

Так, благодаря настойчивости и умению, машинист т. Чиган ввел поезд в график.

В июле Петр Чиган успешно выполнил взятые на себя обязательства. Он сэкономил более 12 тонн топлива, перевыполнив норму технической скорости на 5 км. в час. Сейчас приступил к подготовке паровоза к зиме своими силами.

Н. Снегин.

## П. Кайманович

## Наши задачи в новой пятилетке

пятилетнего плана — плана восстановления и развития народного хозяйства СССР.

Стало нерушимым законом для тружеников транспорта в День железнодорожника отчитываться перед вождем и полководцем, перед великим Сталиным в выполнении взятых на себя обязательств. Истекшую зиму тайгинские железнодорожники провели организованно и четко, многие коллективы успешно завершили полугодовой производственный план. Не снижая темпов, досрочно выполнили июльскую программу ремонтных цехов паровозного и вагонного депо. Станция Тайга увеличила процент отправления поездов по графику. Дистанция пути план среднего ремонта выполнила на 150 процентов.

Железнодорожники нашего узла и отделения не успока-

дорожники нашего узла. Соревнование по профессиям, получившее сейчас широкий размах, рождает многообразную инициативу, направленную к

пятилетки для движения — ускорение оборота вагонов. Добиваясь этого, очень важно как можно шире развить среди станционных

призвано сыграть казанцевское движение. Казанцевские бригады уже обещали своему командиру, что в работе по ремонту миллион-

на этом смысле соревнуются все внимание. Они будут бороться за выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок по всем родам грузов.

В конце мая 1946 года работники Северо-Донецкой дороги в своем обращении писали: «Мы обращаемся с призывом ко всем железнодорожникам нашей страны организовать социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение сталинского пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства СССР, за досрочное выполнение плана 1946 года — первого года новой пятилетки».

Горячо откликнулась на этот патристический призыв вся армия железнодорожников. Соревноваться за выполнение и перевыполнение пятилетки начали между собой и железно-

Бычков, Комлев, Иванов и другие подсчитали, что свое пятилетнее задание выполнят за четыре года. Комплексная бригада составителя тов. Силина обязалась свою пятилетку выполнить в три с половиной года, поездной диспетчер т. Раздобреев пятилетний план поездок-километров закончит в 4,5 года.

Слесари паровозного депо т.т. Плешков, Сафронов, Лебедев, котельщик Чикуров, литейщик Зотов, плотники вагонного депо Титов, Козлов и многие другие свои пятилетние планы закончат за 1,5—2 года.

Наши лучшие машинисты Пухов В., Извасов С., Комлев и другие уже близки к завершению средней годовой нормы.

Основное в соревновании за выполнение и перевыполнение

по примеру диспетчеров т.т. Марковцева, Раздобреева за то, чтобы в каждое дежурство росло число выполненных поездок-километров.

Соревнование среди вагонников должно быть направлено прежде всего на улучшение содержания парков, повышение качества ремонта подвижного состава, обработки поездов. Пример, достойный всяческого подражания, показывает смена мастера пункта технического осмотра станции Тайга тов. Шкурова. Тов. Шкуров, умело организовав труд своего коллектива, не имеет задержек в отправлении поездов, качественно производит осмотр и безотцепочный ремонт вагонов. Осмотрщик-автоматчик Шурин отправляет поезд без нулевой утечки воздуха.

У путейцев важную роль

перед пассажирскими работниками. Надо быстрее навести порядок на вокзалах и в поездах, обеспечить всюду заботливое отношение к пассажиру, культурное его обслуживание.

Таковы конкретные задачи в соревновании по профессиям за выполнение и перевыполнение плана нашей пятилетки.

Особенно важно сейчас направить соревнование на увеличение загрузки важнейших грузов, на создание зимних запасов топлива, на всестороннюю подготовку всех звеньев транспорта к работе в зимние месяцы. Это — одна из важнейших задач осуществления нашей пятилетки. Впереди — решительные месяцы борьбы за план этого первого года пятилетки. Успехи соревнующихся бригад этого года подтягивание отставших, из изыскание и

## ПЕРЕДОВЫЕ ДИСПЕТЧЕРЫ

В соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожники первое место среди дежурных по отделению занял т. Алешин. Июльский план погрузки всех видов груза выполнен на 104 процента, в том числе по погрузке угля—на 102 проц., леса—на 101 процент. План погрузки выполнен на 119 проц.

Среди диспетчеров восточного участка первенство одержал т. Марковцев. График по отправлению выполнен на 95,3 процента по проследованию—на 96 процентов. Участковая скорость перевыполнена. Перевыполнена норма пробега порожних на 266 км, наливных—на 202 км, угольных—на 302 км в сутки. В июле органи-

зовал проследование более 250 поездов «красными стрелами».

По западному участку первое место занял диспетчер т. Раздобреев. В июле месяце график по отправлению поездов выполнил на 97 процентов, по проследованию—на 91 процент. Пробег порожних перевыполнен на 248 км, наливных—на 271 км, угольных—на 348 км, в сутки.

По Томскому кругу первое место занял диспетчер Горшков. По отправлению и проследованию график выполнил на 100 процентов, перевыполнена участковая скорость. 25 поездов проследовало «красными стрелами».

А. Широкова.

Диспетчер-анализатор.

## Стахановцы резерва поездных мастеров

Коллектив поездных вагонных мастеров встретил День железнодорожника перевыполнением взятых обязательств по экономии смазочного материала. По резерву в целом за июль сэкономлено 3020 кгр. смазки.

В помощь выполнения плана ремонта вагонов стахановцы резерва во внеурочное время отремонтировали средним ремонтом 16 вагонов. Инициаторами этого дела являются поездные вагонные мастера т.т. Карпов, Шихалев, Кожуховский, Дуроненко, Костиков и ряд других.

Образцово работает поездной вагонный мастер Георгий Захаров. За время работы мастером он не имеет браков в работе и случаев нарушения графика движения поездов. Помогает в работе отстаю-

щим. Много работает над собой по повышению политической и технической грамотности. За июль сэкономил 162 кгр. смазки.

Поездной вагонный мастер Сергей Иванов за месяц имеет экономию смазки 120 кг. В пути следования производит текущий ремонт вагонов, сокращает время на прием поездов, производит сбор запасных деталей на линии. Поездной вагонный мастер т. Куллин в июле сэкономил 115 кг. смазки. В пути следования и на станции произвел мелкий ремонт 16 вагонов. Набрал на линии крупных запасных частей 37 штук и сдал в пункт технического осмотра для реставрации.

А. Коротких.

Начальник резерва поездных вагонных мастеров.



Один из лучших поездных мастеров В. Петров. За стахановскую работу награжден значком «Почетному железнодорожнику».

## ПОБЕДИТЕЛИ В СОРЕВНОВАНИИ

С чувством выполненного долга перед Родиной встречает праздник коллектив заготовительного цеха под'емки депо Тайга. В целом по цеху месячное задание выполнено на 126 процентов.

Первенство завоевали мастера кузнечного цеха, которым руководит бригадир т. Федотов. Июльский план кузнечным цехом выполнен на 270 процентов. Хороших показателей в работе добились кузнецы братья Липовцев Евгений и Михаил со своими молотобойцами тт. Диденко и Овчинниковым. Значительно перевыполнили месячный план кузнец т. Приходько со своим напарником т. Сергиенко.

На 238 процентов выполнен месячный план по электросварочному цеху. Больше четырех месячных норм выработал электросварщик Чувалов.

Хорошие показатели имеет первая смена бригадира т. Абросимова. Июльский план она выполнила на 170 процентов. Более двух месячных норм выработали сверловщица Иванова и токарь Скоырский.

Н. Осипов.

## На достигнутом не успокоимся

Сталинский день железнодорожника коллектив вагонного депо встречает перевыполнением июльского плана. Производственное задание по капитальному ремонту вагонов выполнено на 130 проц., по среднему—на 108 проц., по годовому осмотру—на 101,5 проц.

Знатный кузнец т. Гридин брал обязательство выполнить свой пятилетний план за 2 года. Свое обязательство он успешно выполняет. Используя местные ресурсы, широко применяя творческую инициативу, т. Гридин к Дню железнодорожника выполнил второй годовой план.

Почин т. Гридина нашел живой отклик в коллективе вагонного депо. Лучший стахановец т. Титов, совмещающий несколько профессий, свою пятилетку обязался выполнить за 2,5 года. Такое же обязательство взял токарь Данилов и другие. Слова у стахановцев не расходятся с делом. Производительность труда они довели до 400—500 процентов к плану.

Горя желанием ознаменовать праздник производственными подарками, командиры депо проявили замечательную инициати-

ву—в неурочное время выпустить из капитального и среднего ремонта 10 вагонов. Свое обязательство они с честью выполнили. Инициативу командиров подхватили стахановцы вагонного депо Гринько, Долженко, Якимов, Серых и Маточкин. В подарок празднику каждый из них в неурочное время отремонтировал по одному вагону.

С хорошими показателями в работе встречает праздник смена пункта технического осмотра, которой руководит сменный мастер т. Шкуров. Коллектив этой смены обеспечивает высококачественный осмотр и безотцепочный ремонт вагонов, ликвидировал задержки поездов по техническим неисправностям и отцепку вагонов по горению бунк. Передовиками смены являются осмотры Шидловский, пролазчик Дурнацев, автоматчик Шурмин.

Коллектив вагонного депо взял новые обязательства—к Дню Сталинской конституции полностью завершить годовой план по всем видам работ.

Г. Лованков.

Секретарь партбюро вагонного депо.

## Путевой обходчик Сергей Басалаев

Будучи путевым рабочим, Сергей Басалаев всегда добросовестно выполнял ремонтные работы. Будь то смена шпал или смена рельс, или же под'ем пути, он всегда работал безукоризненно. Вскоре он стал старшим путевым рабочим.

...231 км в прорыве. Путевые обходчики с работой не справляются, ссылаясь на неблагоприятные природные условия. Руководство 5 околотка Тайгинской дистанции пути посылает путевого обходчиком на 231 км т. Басалаева.

Много труда вложил

Сергей Басалаев в свой километр пока сделал его образцовым. Но это не конечная цель, завоеванные успехи он решил закрепить. Работая по методу лучшего путеобходчика страны т. Казанцева, он изо дня в день добивается все лучших и лучших производственных успехов.

В соревновании за отличное содержание своих километров т. Басалаев завоевал первенство. День железнодорожника он встречает активной подготовкой своего километра к зиме.

И. Сидоров.

приведение в действие всех резервов, чтобы план второго полугодия был выполнен, но

В подготовке к зиме в настоящее время в предшествующие

В результате и деятельность его в зимние месяцы была более успешной.

Однако не все предприятия хорошо подготовились прошлым летом и осенью к самой напряженной поре. В частности, на узле были допущены сбои в поездной работе по вине станционных. В отдельные дни процент отправок поездов был чрезвычайно низким.

Неудовлетворительно вели подготовку к зиме паровозное отделение и дорстрой, не обеспечили ремонт служебных помещений, общежития паровозного депо.

Задача всех железнодорожников узла состоит в том, чтобы глубоко изучить причины, вызывающие зимой сбои в движении поездов. И не только изучить эти причины, но и принять меры к тому, что-

бы устранить их, не повторять в дальнейшем. Главное состоит в том, чтобы всю работу проводить планомерно, заблаговременно, особенно

второстепенных

Подготовка к зиме—дело большое и ответственное. На каждом предприятии необходим четко составленный, до конца продуманный план, и за каждый пункт этого плана должен отвечать определенный человек. Выполнение плана обязано ежедневно самым строгим образом контролировать и командиры, и партийные организации.

Но мало подготовиться к зиме хозяйству. В центре внимания и командиров, и партийных работников должно находиться обучение людей, и прежде всего тех, кому будет впервые доверена самостоятельная работа, людей, которых на транспорте называют первозимниками. Вооружить всех молодых железнодорожников богатым опытом кадровых рабочих—вот о чем призваны позабо-

титься сейчас хозяйственные и партийные руководители. Всяческого распространения заслуживает инициатива машинистов Пухова, Корягина, Иванова

преодолеть зимние трудности.

У нас много искусных мастеров своего дела—знания их надо передать широким массам железнодорожников. Если по примеру таких передовиков, как поездной мастер т. Давиденко, токарь т. Данилов, старший стрелочник т. Маслова, главный кондуктор т. Горлов, кузнецы т.т. Липовцев и Гридин, путевого обходчик т. Басалаев все опытные работники возьмутся сейчас за обучение молодежи, это принесет огромную пользу.

Исключительное значение имеет всесторонняя подготовка к зиме тех учреждений и предприятий, которые должны обслуживать культурно-бытовые запросы железнодорожников. Задачи, стоящие перед транспортом в новой пятилетке, требуют от железнодорожников великой организованности, стро-

жайшей дисциплины. Дисциплина есть тот рычаг, с помощью которого обеспечивается четкое взаимодействие тысяч и тысяч самых различных звеньев нашего гиганта.

Теперь, когда мы вернулись к мирному созидательному труду, значение дисциплины на транспорте не только не уменьшилось, а, наоборот, возросло еще больше.

Командиры, руководители призваны всегда и во всем являть пример собранности, аккуратности, быстрого и точного исполнения приказов, требований устава о дисциплине. У командира подчиненные учатся, ему подражают. И авторитет его создается знаниями, опытом, способностью не теряться при возникновении трудностей,

умением воздействовать на подчиненных.

Немало еще недочетов в работе нашего узла и отделения. Далеко не все предприятия выполняют план. Особенно отстают в выполнении плана предприятия, имеющие в своем составе много работников. Против таких людей, забывшихся, теряющих чувство долга перед страной, надо направить критику с особенной силой.

В Сталинский день железнодорожника работники транспорта подводят итоги своего труда, отчитываются перед великим Сталиным и всей страной и берут на себя новые социальные обязательства.

В новых обязательствах, в своей клятве вождю они еще раз выразят всю свою преданность, все свое беспредельное доверие большевистской партии, готовность бороться за ее планы построения коммунизма в нашей стране.

## НА ПАРИЖСКОЙ МИРНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

ПАРИЖ. 30 июля. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня Парижская конференция приступила к деловой работе. Утром заседали комиссии по процедуре и мандатная комиссия. Особенное значение имеет первая из этих комиссий, которой еще предстоит определить органы и порядок работы конференции. Именно поэтому на первом заседании комиссии по процедуре участвовали главы многих делегаций.

На заседании комиссии по процедуре состоялось обсуждение кандидатуры председателя комиссии. Едва началось заседание, австралийский делегат Эватт внес предложение — избрать председателем руководителя бельгийской делегации Спаака, расхваливая его опытность в таких делах.

Глава Советской делегации В. М. Молотов предложил избрать председателем комиссии делегата Югославии Карделя, исходя из того, что героическая Югославия, вынесшая на своих плечах тяжелую борьбу против общего врага, вправе претендовать на пост председателя этой комиссии, не говоря уже о большом опыте Карделя в области широкого политического руководства. В. М. Молотов указал, что вопрос о кандидатуре председателя комиссии по процедуре имеет политическое значение и не может рассматриваться как вопрос технического порядка.

Объективно дело обстоит так, что более заинтересованными в мирных договорах с пятью бывшими вражескими странами, если говорить о малых государствах, являются такие страны, как Югославия или Греция, а не Австралия или Бельгия, границы которых далеко отстоят от границ указанных бывших вражеских стран. Этого нельзя не учитывать при решении вопроса о председателе комиссии по процедуре, поскольку эта комиссия получила на Мирной конференции важное политическое значение.

По требованию представителя Южно-Африканского Союза, которое было для многих неожиданным, было проведено тайное голосование кандидатуры председателя комиссии. В результате голосования Спаак получил 13 голосов, Кардель — 7 голосов при одном воздержавшемся. После этого Кардель был единодушно избран вице-председателем комиссии.

Вслед за тем обсуждался вопрос о допуске представителей печати на заседания комиссии по процедуре.

В. М. Молотов поддержал принцип широкого допуска представи-

телей печати на заседания всех комиссий и пленумы конференции. Он указал, что Советская делегация, пожалуй, в большей степени, чем другие, заинтересована в том, чтобы предотвратить всякие извращения в печати ее позиций. Глава Советской делегации напомнил, что только в последние дни в ряде газет были помещены вымышленные слухи о том, что якобы Советская делегация возражала против опубликования полных текстов проектов мирных договоров, хотя на деле Советская делегация занимала в этом вопросе прямо противоположную позицию, настаивая, вопреки позиции, например, английской делегации, на полном опубликовании как согласованных, так и несогласованных статей проектов мирных договоров. Было решено, что заседания процедурной комиссии будут открытыми для представителей прессы.

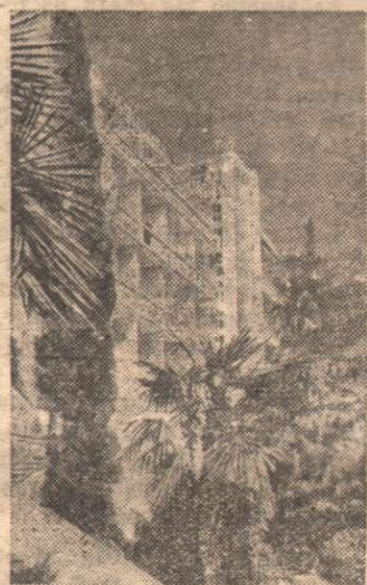
Вечером состоялось очередное пленарное заседание конференции. Делегат США Бирнс произнес речь, в которой, между прочим, указал, что Соединенные Штаты не намерены в настоящее время возвращаться к политике изоляции, как это было после первой мировой войны. Некоторое удивление присутствовавших вызвали заявления Бирнса относительно предстоящей работы конференции. Коснувшись решений Совета Министров Иностраных Дел, получивших, как известно, одобрение всех четырех министров, Бирнс заявил, что если конференция примет иные постановления, то Соединенные Штаты употребят свое влияние в Совете Министров в пользу пересмотра ранее согласованных решений. Это заявление было расценено многими делегатами и представителями печати, как своеобразное приглашение к пересмотру ранее согласованных решений четырех держав.

Глава английской делегации Эттли говорил в общей форме о проблемах европейского мира. Эттли указал на то, что при подготовке проектов договоров было немало трудностей, но многое сделано, по многим важным вопросам найдены согласованные решения, и это радует. Без такого согласования спорных вопросов главными четырьмя державами шансы на то, что на конференции будут найдены приемлемые решения, были бы проблематичны.

Китайский представитель Ван Ши-цзе поставил некоторые вопросы, касающиеся проекта мирного договора с Италией.

Вслед затем конференция заслушала доклад мандатной комиссии. Докладчик — представитель Эфиопии Таэзас сообщил, что комиссия утвердила полномочия делегаций, представленных на конференции, за исключением одной страны, не представившей своих полномочий. В кулуарах говорили, что этой страной оказалась Бельгия. Конференция приняла доклад мандатной комиссии.

В качестве примера тех извращений, которые допускают некоторые органы печати в связи с происходящей в Париже конференцией, небезынтересно указать на поднятую частью французской печати кампанию, направленную против конференции. Так, французская газета «Монд», являющаяся официальным французского министерства иностранных дел, сегодня в передовой статье пытается противопоставить понятия права и справедливости решениям, принятым Советом Министров Иностраных Дел, открыто призывая к срыву этих решений. В этом же тоне высказывается вечерняя социалистическая газета «Сите суар», заранее объявляющая мир «уже проигранным». Не трудно догадаться, кому на пользу идет эта подозрительная возня реакционной французской печати.



В этом году исполняется 10 лет со дня основания в Сочи Государственного научно-исследовательского бальнеологического института имени Сталина Министерства здравоохранения СССР. На снимке: вид на один из корпусов института.

## Проверяем выполнение взятых обязательств

### Пора от слов перейти к практическим делам

Одним из важнейших обязательств Тайгинского леспромхоза в соревновании за выполнение и перевыполнение плана первого года четвертой сталинской пятилетки было досрочное выполнение плана лесозаготовок. Как выполняется это обязательство? Плохо! За истекшие семь месяцев этого года леспромхоз не добрал страны более 10.000 кубометров леса.

Крайне неудовлетворительно поставлено дело борьбы за выполнение обязательств на Кузельском мехлесопункте. Этот пункт долгое время проваливает производственную программу. В начале года, например, руководители мехлесопункта в лице т.т. Васюкова и Захарова пытались объяснить это тем, что зима суровая, весной помешала в выполнении плана вода. Словом во всем виноваты неблагоприятные метеорологические условия.

Эти руководители потеряли всякое чувство меры. Они и сейчас не прочь сослаться на всевозможные непредвиденные обстоятельства, лишь бы только оправдаться, выгородить себя и уйти от ответственности. Как ни странно, но это факт. Сейчас все благоприятствовало тому, чтобы не только выполнить, но и значительно перевыполнить июльский план, навестать улушенное. Но этого не произошло. Кузельский мехлесопункт и на этот раз позорно провалил план по всем фазам работ.

В чем кроются причины неудовлетворительной работы мехлесопункта? Прежде всего в отсутствии твердого, продуманного плана, в неорганизованности и благодушии. Исполняющий обязанности начальника мехлесопункта т. Захаров не винкает глубоко в вопро-

сы производства. Там, где решается судьба заготовки леса, Захаров почти не видно. Он больше предпочитает руководить из кабинета, нежели бывать на лесосеке, в бригаде.

О том, как организован труд лесорубов, в чем они нуждаются, это т. Захаров не интересуется. Стоит ли удивляться сейчас тому, что в Кузелье игнорируют свои же социалистические обязательства в части организации работы в лесу по методу организованной лесосеки бригадами и звеньями.

Остались не выполненными обязательства по капитальному ремонту автомашин, тракторов. Ничего не сделано в части снижения себестоимости выпускаемой продукции. Этими вопросами руководители леспромхоза не занимались и заниматься не собираются.

В состоянии ли коллектив Тайгинского леспромхоза успешно справиться с выполнением взятых на себя обязательств? Да, в состоянии. Для этого у него есть все условия. Взять, например, Мазаловский мехлесопункт. В июле он добился значительных успехов в работе, перевыполнив план по заготовке и подвозке крепяжного и строительного леса. Следует, однако, отметить, что и в Мазалово не все благополучно с вопросом выполнения плана.

О необходимости навестать улушенное и досрочно завершить план в леспромхозе говорят много. Позволилось спросить, когда же руководители леспромхоза перейдут от слов к практическим делам?

И. Хотулев.

## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПЧЕЛОВОДСТВУ

Многие подсобные хозяйства предприятий города Тайги имеют пасеки. Но заботу о них наши хозяйственники проявляют только тогда, когда захотят покусать душистого меда или выпить стакан медуухи.

На пасеках нет подсобного инвентаря — сеток, дымарей, медоконов, даже маточники делают пчеловоды сами. А между тем эта отрасль народного хозяйства имеет большое государственное значение. Во-первых, мед не только лакомство, но и ценный продукт питания, обладающий целебными свойствами. Во вторых, воск идет на удовлетворение потребности авиационной, текстильной, деревообделочной, электро-

промышленности и ряда других отраслей народного хозяйства. Значительное количество воска потребляет само пчеловодство для изготовления искусственной вошины, используемой пчелами для постройки сотов.

Но пчеловодство важно не только тем, что непосредственно дает ценнейшие продукты. Оно имеет огромное значение еще и потому, что пчелы, переноса пыльцу с одних растений на другие, способствуют повышению урожайности многих сельскохозяйственных культур. Например, урожай семян клевера повышается в 3 раза, гречихи — на 60 процентов, подсолнечника — на 50 проц., если на этих растениях побывали пчелы.

Нам семена клевера в хозяйстве очень нужны. Посевы клевера улучшают структуру почвы, обогащают ее питательными веществами и значительно повышают урожай. Пчеловодам нужно заняться этим вопросом и увеличить процент выхода семян клевера, не забывая и об увеличении выхода товарной продукции и увеличении количества пчелосемей.

Ни одного подсобного хозяйства не должно быть без пасеки.

П. Афонский.

Агроном горисполкома.

Ответственный редактор  
Т. ДЕМИДОВ.

Технику жилищно-строительному техникуму требуются: опытный столяр-мастер, мастер-инструктор столярной учебной мастерской, слесари, маляры, фрезеровщики, уборщики, механики, сторожа, сапожники. Обращаться: Токска-11, Северный городок, корпус 13, техникум.

Техники газет, «Сталинский путь» требуются: уборщики, ночной сторож и ученики в печатный и переплетный цех. Обращаться в часы занятий.

## Железнодорожный транспорт СССР

Наша страна, с ее необъятными просторами, является великой железнодорожной державой. Достаточно сказать, что в 1940 году общая длина железных дорог Советского Союза составляла 113 тыс. километров. СССР, как государство, говоря товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года, был бы немалым без перво-классного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое многочисленные области и районы.

Большевистская партия и советское правительство всегда проявляли большую заботу об укреплении и развитии железнодорожного транспорта. В годы сталинских пятилеток были проведены огромные работы по расширению сети железных дорог и их техническому перевооружению. В результате протяженность дорог, по сравнению с 1913 годом, выросла почти вдвое, а грузооборот увеличился в шесть с лишним раз.

Огромная работа легла на плечи железнодорожников в дни Великой Отечественной войны. В трудных военных условиях транспортники бесперебойно обеспечивали перевозки для нужд фронта и народного хозяйства страны,

помогали Красной Армии громить гитлеровских захватчиков. Они с честью выполнили свой долг перед Родиной и советским народом.

Теперь, когда наша страна снова вступила в период мирного социалистического строительства, железнодорожному транспорту предъявляются новые, высокие требования. Железные дороги должны в ближайшие годы выполнить колоссальную программу перевозок всякого рода материалов для новостроек пятилетки. Им предстоит справиться с огромным потоком промышленной и сельскохозяйственной продукции, а также осуществить в значительных размерах пассажирские перевозки.

Чтобы выполнить программу, потребуется приложить много усилий, затратить большие средства. В Законе о новом пятилетнем плане задача восстановления и дальнейшего укрепления железнодорожного транспорта рассматривается как первоочередная. Государство отпущает на это дело 40,1 миллиарда рублей, что составляет сумму, почти равную капиталовложениям, затраченным на транспорт в годы предыдущих пятилеток.

Известно, что железнодорожный транспорт сильно пострадал в дни войны. Немецко-фашистские захватчики разрушили 65 тысяч километров пути, 13 тысяч мостов, свыше 4 тысяч станций, более 300 паровозных депо, повредили и захватили 15.800 паровозов и моторов и 428 тысяч вагонов. Все это надо восстановить в самый короткий срок. Многие в этом отношении уже сделано, но предстоит еще огромная работа.

Одновременно с мерами по восстановлению транспорта, пятилетним планом предусматривается в больших масштабах новое железнодорожное строительство. Особое внимание уделяется развитию железных дорог на основных направлениях, связывающих важнейшие промышленные районы страны — Урал, Кузбасс, Донбасс, Криворожье и Кавказ. Важное значение имеет сооружение крупнейшей магистрали Сталинск — Магнитогорск, которая укрепит транспортные связи Сибири со Средней Азией и Уралом с Поволжьем. Всего за пятилетку будет построено и введено в эксплуатацию 7.230 километров новых железнодорожных линий, восстановлено и построено 12.500 километров вторых путей. Предстоит электрифицировать 5325 километров железных дорог, в первую

очередь в Сибири и на Урале. Капитальной реконструкции подвергнется путевое хозяйство. В действующую сеть железных дорог намечается уложить 50 тысяч километров новых рельсов.

Пятилетней задачей транспорта 6165 мощных паровозов, 555 электровозов и 865 тепловозов. Помимо восстановления поврежденного подвижного состава, железные дороги получат 472.500 товарных и 60.000 пассажирских вагонов. Будут проведены дальнейшие работы по развитию и техническому оснащению станций и узлов.

В результате осуществления этой программы, железнодорожный транспорт в 1950 году сможет обеспечить среднесуточную погрузку в размере 115 тысяч вагонов.

План перевозок первого полугодия 1946 года транспортники выполнили успешно. Сейчас перед ними стоит задача хорошо подготовиться к зиме. Им помогает в этом вся страна, ибо развитие промышленности и народного хозяйства в целом во многом зависит от четкой работы железных дорог. Это обязывает транспортников трудиться так, чтобы с честью выполнить задачи, возложенные на них партией и правительством.