

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

№ 35
(2115)
четверг
20
марта
1947 г.
цена 20 к.

Орган Тайгинского ГК ВКП(б) и городского Совета депутатов
трудящихся, Кемеровской области

Организуем социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана перевозок второго года новой сталинской пятилетки к 7 ноября

Коллектив Карагандинской железной дороги обратился ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим железнодорожного транспорта с письмом, в котором говорится, что железнодорожники Карагандинской дороги вступают в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана второго года новой сталинской пятилетки.

„Зная, какое огромное значение для успешного осуществления плана второго года новой пятилетки, — говорится в письме, — для наращивания темпов развития советской экономики имеет бесперебойная и высокопроизводительная работа транспорта, мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие углепозвучной Карагандинской дороги, обращаемся с призывом ко всем железнодорожникам:

Развернем, товарищи, с новой силой массовое социалистическое соревнование по профессиям за то, чтобы годовым план перевозок был выполнен всеми железнодорожными дорогами досрочно и высококачественно — прежде всего по важнейшим для народного хозяйства грузам: по углю, металлу, нефти, лесу и стройматериалам.

Возьмем новые, повышенные обязательства и с большевистской энергией будем их выполнять.

В День железнодорожника работники транспорта дали обещание товарищу Сталину: „сделать все, чтобы начать грузить 115 тысяч вагонов в сутки не в 1950 году, как это намечено по пятилетнему плану, а в 1949 году“. Новый подъем соревнования и будет залогом того, что мы с честью сдержим слово, данное вождю, выполним свой долг перед Родиной в годы мирного развития так, как выполняли его во время Великой Отечественной войны.

Коллектив нашей магистрали подвел первые итоги борьбы за осуществление заданий новой сталинской пятилетки. В 1946 году мы принимали ответственные обязательства и старались работать так, чтобы слова не расходились с делом. Досрочно завершены общегосударственный план погрузки и выгрузки, перевыполнено задание по перевозкам хлеба. Паровозники выпустили из подемного ремонта на 82 локомотива больше, чем было задано, и из промывочного — на 464 больше; методом тимшевцев восстановлено 17 паровозов. Задания по капитальному и среднему ремонту успешно реализованы также вагонниками, путейцами, связистами.

Вступая в соревнование за досрочное выполнение плана перевозок во втором году новой сталинской пятилетки, коллектив Карагандинской дороги взял на себя следующие обязательства:

К 7 ноября выполнить государственный план погрузки. Ускорить оборот вагонов на 0,2 суток по сравнению с нормой. Улучшить использование подемной силы вагонов, повысив в среднем загрузку его на 0,5 тонны, а четырехосных платформ при перевозке в них угля — на 3 тонны.

Внедря лунинские методы, совершенствуя технологию и повышая культуру труда, выполнить годовой план ремонта паровозов — к 1 декабря, вагонов — к 15 декабря, пути — к 1 октября, устройств связи — к 15 октября.

Перевести на хозяйственный расчет 80 процентов паровозного парка и закончить год экономией по паровозной службе в 1 миллион 600 тысяч рублей. Сэкономить в 1947 году не менее 5 процентов топлива.

Путем глубокого изучения хозяйства дороги, мобилизации материальных ресурсов, проведения жесткого режима экономии и соблюдения финансовой дисциплины, снизить себестоимость перевозок не менее, чем на 1 процент против задания, установленного планом на 1947 год.

Применяя индустриальные методы строительства, широко внедряя строймеханизмы, добиваясь всемерного повышения производительности труда, выполнить к 15 декабря план по капитальному строительству.

Улучшить обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах. Завершить капитальный и текущий ремонт вокзалов к 1 октября и обеспечить сверхплановый выпуск пассажирских вагонов из ремонта.

Обучить в 1947 году сверх намеченного плана тысячу работников массовых профессий.

Для улучшения бытового обслуживания железнодорожников, помимо ввода в эксплуатацию 20 тысяч квадратных метров площади в новых жилых домах, капитально отремонтировать 29 тысяч квадратных метров жилой площади.

Обеспечить выполнение плана товарооборота по дорожному управлению рабочего снабжения на 105 процентов, повысить урожайность в совхозах и подсобных хозяйствах.

Таковы наши обязательства, — говорится в письме. — Мы приступаем к их выполнению, ставя своей главной целью — работать ритмично и давать стране все больше карагандинского угля, необходимого для восстановления и развития народного хозяйства.

Товарищи железнодорожники, поднимем выше уровень культуры и техники социалистического транспорта!

Под знаменем партии большевиков, под водительством великого Сталина — вперед к новым победам коммунизма!

Да здравствует наш родной отец и учитель товарищ Сталин!

Издание постановления февральского Пленума ЦК ВКП(б)

ЛЕНИНГРАД. (ТАСС). Местное отделение Госполитиздата выпустило отдельной брошюрой постановление февральского Пленума ЦК ВКП(б) «О мерах под-

ема сельского хозяйства в послевоенный период». Тираж брошюры 1.500.000 экземпляров.

Товарищи железнодорожники, поддержим почин карагандинцев! Развернем с новой силой массовое социалистическое соревнование по профессиям! Мобилизуем все силы на выполнение годового плана перевозок к 30-й годовщине Великого Октября!

ШИРОКО ВНЕДРИМ ПЕРЕДОВЫЕ МЕТОДЫ ТРУДА, ВЫПОЛНИМ СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА!

Четкое планирование — залог успеха в работе

Совет Министров СССР обязал Министерство путей сообщения в этом году ускорить оборот вагонов до 8,8 суток. Этого ускорения можно добиться путем дальнейшего внедрения передовых методов труда и прежде всего отправлением поездов со станционной маркой, широким применением скоростной обработки составов.

В развернувшимся социалистическом соревновании за достойную встречу 30-летия Великого Октября коллектив станции Тайга взял на себя конкретные обязательства и, в частности, отправлять поезда со станционной маркой и возродить скоростную обработку составов.

Сформированный поезд со станционной маркой идет беспрерывно через несколько распределительных станций и требует только смены локомотива. Этим самым ускоряется оборот вагонов и создаются нормальные ус-

ловия в продвижении поездов не только на целых участках, а и на целых направлениях. Уже за первые дни соревнования станция отправляла 61 поезд со станционной маркой. Сейчас наша задача — добиться отправления поездов своего формирования только со станционной маркой.

Основное содержание скоростных методов обработки поездов состоит во всестороннем планировании всех операций, в детальной подготовке к этим операциям. У нас пока еще слабо поставлена организация скоростной обработки поездов. Правда, сейчас мы принимаем все меры к тому, чтобы устранить имеющиеся в этом отношении недостатки.

Большую роль в организации скоростной обработки поездов должно оказать отделение движения. Во-первых, оно обязано давать точную информацию о разложении поезда, уз-

навать через поездного вагонного мастера требуемый ремонт вагонов (если такой есть) для передачи пункту техосмотра.

Руководство отделения должно организовать с кондукторскими бригадами изучение меловой разметки для того, чтобы разметка вагонов и натурки производилась до прибытия поезда на станцию. Тогда составитель поездов не будет ожидать пока списки разметит вагоны, а сразу приступит к обработке состава.

Такие передовые методы в нашем отделении забыты и это тяжело отражается на нормальной работе станции Тайга.

В развернувшимся социальном соревновании за досрочное выполнение плана 2-го года новой пятилетки мы должны возобновить все передовые методы работы. Это позволит нам выполнить свои обязательства досрочно.

С. Шушпанников.
Начальник станции Тайга.

ВАГОННИКИ СВОЕ СЛОВО СДЕРЖАТ

Единая смена ст. Тайга, которой руководит маневровый диспетчер т. Гусев, явилась инициатором сотрудничества в работе движущихся и вагонников, вылившегося в социалистическое соревнование за достойную встречу 30-й годовщины Октября, за возрождение станционной марки.

Возродить станционную марку — один из основных пунктов в договоре нашей единой смены. Выполнить его можно — это показал опыт работы. Для этого надо отбросить от ненужной волокиты и перепирательства вагонников со станционниками. А это бывает. Например, составители, особенно Каверзнев и Усков, несвоевременно откликаются на просьбы наших старших осмотровиков об отцепке больных вагонов для устранения неисправностей. Дело до-

ходит до диспетчера, который принимает меры.

Иногда и сам маневровый диспетчер является, по сути дела, виновником срыва поездов с графика. Движения по заявке вагонников должны растаскивать состав для осмотра авто сцепок не поездным паровозом, а маневровым, заблаговременно. А получается обычно так. Состав сформирован, паровоз подан, семафор открыт, а маневровый диспетчер только даст команду растащить поезд сцепленным паровозом. В результате отправление данного маршрута срывается с графика.

В четкой работе вагонников большое значение имеет правильное оперативное руководство сменой. От того, как мастер расставит рабочую силу при обработке состава, будет зависеть быстрый и качествен-

ный осмотр поезда. Необходимо при обработке состава сменному мастеру лично руководить и осуществлять контроль за выполнением всех работ. Внимательно следить, кто, где и как работает. На слабые места посылать помощь.

В возрождении станционной марки максимум сил и энергии должны приложить вагонные мастера. Ибо все техническое состояние обрабатываемого состава лежит на нашей совести.

Я со своей стороны заверяю движущихся, что моя смена № 2 в своей повседневной работе не допустит ни одного случая брака в работе, а каждому обработанному сменой поезду буду давать гарантийную путевку до места его назначения.

С. Бахов.
Сменный мастер пункта технического осмотра.

И ОТ СТРЕЛОЧНИКОВ ЗАВИСИТ МНОГОЕ

При производстве маневровой работы на станции роль стрелочника большая и ответственная. От того, как стрелочник знает Правила технической эксплуатации, как претворяет эти Правила в практической работе — зависит ход формирования и продвижения поездов.

За всю мою трудовую деятельность на транспорте я не допустила ни одного случая брака в работе. Это потому, что всегда готовлюсь к дежурству и принимаю его согласно должностной инструкции.

Работая во взаимодействии с составителем, я всегда нахожусь на своем посту с установленными сигналами и требую не-

уклонного выполнения Правил технической эксплуатации моими стрелочниками своего района.

В четкой работе по формированию поездов большое значение имеет то, как составитель ставит стрелочнику оперативную задачу. Например, мне легко работать с составителем Большаниным. Его приказ ясен и четок. А вот составитель Болтовский, повидимому, не считает нужным своевременно доводить до стрелочника план формирования поездов. В его дежурство нередко бывают простои в работе, а иногда и срывы поездов с графика. Контакт между стрелочником и состави-

телем в нашей работе обязателен.

Во всякой работе необходима культура. Поэтому я и мои помощники в свободное от дежурства время промываем стрелочные указатели горячей водой, очищаем от снега стрелочные переводы и периодически производим побелку стрелочной будки. Это во многом помогает нам в безаварийной работе.

В соревновании с вагонниками я обязуюсь работать не жалея сил с тем, чтобы способствовать улучшению работы станции и возрождению станционной марки.

Т. Халтурина.
Ст. стрелочник станции Тайга.

Партийная жизнь

Коммунисты в авангарде соревнующихся

В ответ на призыв ленинградцев все шире и шире разветвляется соревнование за достойную встречу 30-й годовщины Великого Октября. В этом соревновании значительная роль отводится партийным организациям предприятий, которые должны политически возглавить руководство движением широких масс рабочих, стремящихся к новым успехам на трудовом фронте.

С ясным пониманием задачи о досрочном выполнении плана 2-го года повой пятилетки, инициаторами за улучшение работы станции Тайга выступили партийные группы. Партигруппа 2-й смены в лице коммунистов т.т. Масловой, Закастовой, Сидельниковой, Изотова и др. подробно у себя на партигруппе разобрала вопрос о плохой работе смены. Смена систематически не выполняла плана, допускала случаи брака в работе, многие коммунисты смены были не на высоте положения.

Подвергнув резкой критике свою работу и неудовлетворительное руководство партигруппой со стороны партигруппы т. Рыбалко, коммунисты первыми у себя на постах навести порядок и культуру, повысили к себе производственные требования и результаты не замедлили сказаться. Процент отправок поездов с 59 повысился до 80. Резко сократился про-

цент срыва поездов по неготовности составов, ликвидировали случаи брака в работе. Лучшие люди смены т.т. Соломатова В. А., Корсакова А. Т., Копачева П. подали заявления с просьбой о приеме их в ряды партии.

Коммунисты смены № 3 т.т. Силин, Савенков, Коньков систематически задания по формированию поездов перевыполняют, они первыми стали отправлять поезда своего формирования со станционной маркой. Совершенно ликвидировали случаи брака в работе. Добиваются 100 проц. отправок поездов строго по расписанию.

Очень кропотливо и уверенно поднимает свою работу 1-я смена маневрового диспетчера коммуниста т. Майкова. Партигруппа этой смены Большанин П. Я. своим личным примером безупречной работы, как составитель поездов, воодушевляет смену на трудовые подвиги. Коммунисты смены т.т. Большанин Ал., Халтурин, Потулова, молодой коммунист т. Сафонов преисполнены желанием выполнить 2-й год послевоенной пятилетки к 30-й годовщине Октября. Смена все поезда отправляет со станционной маркой и 50 проц. поездов «красными стрелами». За первую декаду марта смена т. Майкова заняла первое место.

Авангардная роль коммунистов на производстве сказалась и на улучшении роста рядов партии. Беспартийные товарищи в лице коммунистов увидели подлинных вожakov масс на трудовом фронте, лучшие люди станции вступают в ряды большевистской партии. За 2 истекших месяца парторганизация приняла в свои ряды 9 человек лучших людей нашего коллектива. Коммунисты неустанно работают над повышением своих технических и политических знаний, более активно стали выступать на партийных и рабочих собраниях с критикой недостатков своей работы.

Борьба парторганизации за претворение в жизнь взятых в соревновании обязательств не прошла даром. Станция улучшила общие производственные измерители, сократила на 600 единиц рабочий парк вагонов, сократила на 50 проц. простой вагонов под грузовыми операциями. Значительно ликвидировала срыв поездов с графика.

Парторганизация принимает меры к тому, чтобы каждый коммунист проявил максимум организованности и создал себе объективные условия за успех дела соревнующихся.

И. Тризна.

Секретарь партбюро ст. Тайга.

На воскреснике по заготовке крепежа

16 марта на Мазаловском мехлесопункте был организован воскресник по заготовке, трелевке и вывозке леса для шахт Кузбасса. В воскреснике активное участие приняли рабочие вспомогательных цехов, домохозяйки и инвалиды Отечественной войны.

На заготовке леса высокопроизводительно работали ветсани-

тар Зонов и кузнец Золотарь. Вдвоем они заготовили 15 кубометров крепежа, выполнив дневное задание на 250 проц. Самоотверженно трудился токарь Дудко. Работая лучковой пилой, дневное задание он выполнил на 250 проц. Отличился на воскреснике инвалид Отечественной войны 2 гр. Кублицкий. Один лучковой пилой зарабо-

тал 198 проц. к дневному заданию. Воскресник прошел дружно и организованно.

Руководство лесозаготовки наиболее отличившихся на заготовке леса участников воскресника премировало ценными подарками.

А. Серов.

Технорук Мазаловского лесозаготовки.

Международный обзор

Совет Министров Иностранных Дел, начавший свою работу 10 марта, продолжает заседания. Идет обсуждение различных разделов доклада Союзного Контрольного Совета в Германии. Обсуждался вопрос о демилитаризации (разоружении) Германии, об отстранении от административной, хозяйственной и общественной деятельности активных фашистов, о демократизации Германии.

Советская делегация, признав предложения, внесенные американским делегатом Маршаллом, в основном приемлемыми, сделала ряд предложений со своей стороны.

В. М. Молотов выдвинул задачу ускорения разбора в судах и трибуналах дел о нацистских преступниках. Для успешного решения этой задачи он предложил заменить бывших гитлеровцев, подвизавшихся в составе судов западных зон, демократическими деятелями. Значение этого вопроса видно уже из того факта, что бывшие фашисты в судах американской зоны составляют 35 процентов всех судейских чиновников, а в английской — даже 43 процента.

Такой состав судов превращает денацификацию в пустую формальность, так как крупные фашисты зачастую объявляются простыми «попутчиками» и, отделившись небольшим штрафом, спокойно возвращаются на руково-

дующие посты в предприятиях и органах управления.

Столь же неудовлетворительно идет в английской и американской зонах осуществление демократизации Германии. Принятые избирательные системы приводят к нарушению законов демократии. Так в британской зоне в сентябре 1946 года при выборах в местные самоуправления действующие в этой зоне партии — германская социал-демократическая партия и христианско-демократический союз собрали по 11 миллионов голосов каждая. Но в то время как христианско-демократический союз получил 8583 мандата, с-д партия — 2549 мандатов, компартия на 2 миллиона голосов — лишь 139 мандатов. Отмечая эту мало демократическую практику в западных зонах, В. М. Молотов высказался за установление единой для всей Германии демократической избирательной системы.

17 марта Совет Министров Иностранных Дел обсуждал раздел доклада об экономических принципах и репарациях (возмещение ущерба).

На заседании с большим заявлением выступил В. М. Молотов. В своей речи тов. Молотов показал, как в результате односторонних действий отдельных государств нарушилось экономическое единство Германии. Англия помимо Союзного Контрольного

Совета установила свой контроль над угольной и металлургической промышленностью в Руре. Франция осуществила отделение от остальной Германии Саарской области. Решение Англии и США об объединении своих зон, привело к отделению их от остальной Германии и облегчило проникновение в германскую экономику англо-американских монополистов, подчиняющих хозяйство Германии своему влиянию.

Характеризуя положение, сложившееся в вопросе о репарациях, В. М. Молотов указал, что до сих пор не определено количество оборудования, подлежащего изъятию из западных зон, хотя такой план по решению Берлинской конференции следовало подготовить еще к 2 февраля прошлого года.

Все это привело к тому, что из зон американской, английской и французской оккупации, где сосредоточена подавляющая масса германской промышленности, репарации не поступают ни в пользу СССР, ни в пользу других союзных стран, пострадавших от гитлеровского вторжения.

Напомнив о решающей роли советских вооруженных сил в деле разгрома Германии, а также огромном ущербе, понесенном советской страной, В. М. Молотов огласил неопубликованное решение Крымской конференции по вопросу о возмещении ущерба. В этом решении, подписанном Сталиным, Рузвельтом и Черчиллем, указано, что СССР должен получить 50 процентов всей мас-

сы репараций, взимаемых с Германии. Такая доля определяется тем, что одни лишь прямые потери Советского Союза на оккупированной территории (без расходов на войну и падения доходов) измеряются суммой в 128 миллиардов долларов. Ни одна страна не понесла такого ущерба.

По этим вопросам В. М. Молотов внес на рассмотрение Совета Министров предложения Советского Правительства.

В предложениях СССР предусматривается создание центральной германской администрации по промышленности, сельскому хозяйству, финансам, транспорту и другим областям хозяйства. Намечено повышение уровня германской промышленности. Промышленность Рура предлагается поставить под совместный контроль Великобритании, Франции, Соединенных Штатов Америки и СССР, а соглашение об объединении английской и американской зон советская делегация предлагает отменить, так как оно нарушает единство Германии. Промышленность предлагается отобрать у концернов и трестов и передать германскому государству.

По вопросу о репарациях с Германии Советское Правительство настаивает на сумме в 10 миллиардов долларов, которая должна быть немцами выплачена Советскому Союзу в течение 20 лет за счет промышленного оборудования Германии, товарных поставок, немецких капита-

новка со всем ее оборудованием. Прямыми виновниками этого волюющего безобразия оказались мотористы Бабаков и Зан.

За это должны нести уголовную ответственность не только тракторист Яценко и мотористы Бабаков и Зан, но и те, которые своей беспечностью довели до такого состояния механизмы и агрегаты.

Механик Кузельского мехлесопункта Симкин сжился с подчиненными, не требует от них четкости в работе и по существу развалил дисциплину среди мотористов. Стоит в стороне от вопросов повседневного контроля за работой механизмов и начальник мехлесопункта т. Васюков. Он свое руководство шоферами и мотористами осуществляет в «общем» масштабе.

Руководители лесхоза, если они хотят, чтобы план заготовки и вывозки крепкого леса выполнялся каждый день, каждый месяц и каждый квартал, должны обратить самое серьезное внимание на уход и использование механизмов.

В. Львов.



Депутат Верховного Совета РСФСР, машинист депо Барбинск, Омской железной дороги, Владимир Иванович Голенков — мастер вождения тяжеловесных поездов по кольцевому графику, инициатор «бездонных рейсов» (без дополнительного набора воды). В прошлом году его паровоз прошел 105 тысяч километров при экономии 114 тонн условного топлива. Техническая скорость была превышена на полтора километра в час. Тов. Голенков создал школу стахановского опыта и обучил в ней много молодых машинистов. На снимке: старший машинист В. И. Голенков на своем паровозе.

лов, находящихся за границей, и т. д.

Совет Министров стоит перед задачей рассмотрения и согласования предложений, внесенных по этой группе вопросов.

В. Гришанин.

Ответственный редактор
Т. ДЕМИДОВ.

Тайгинская школа ФЗО № 34 производит прием учащихся на следующие специальности: кондукторы, литейщики — формовщики, стожары, слесари по ремонту паровозов и слесари по ремонту вагонов.

Все учащиеся, принятые в школу, обеспечиваются бесплатным 3-х разовым питанием, бесплатным обучением, обувью и бельем. Иногородние обеспечиваются общежитием и постельными принадлежностями. В школу принимаются юноши и девушки в возрасте от 16 до 20 лет. Поступающие должны иметь следующие документы: свидетельство о рождении, достигшие 16-летнего возраста — паспорт, справку о снятии с питания и справку с последнего места работы.

За справками обращаться: Щетинкина № 112 дом МПС, школа ФЗО № 34.

Типографии газеты «Сталинский путь» требуются бухгалтер и уборщицы.