

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

№ 46
(2126)
вторник
15
апреля
1947 г

Цена 20 к.

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

Устранить недостатки в подготовке к севу

Закончился общественный смотр готовности подсобных хозяйств предприятий нашего города к весеннему севу. Проверка показала, что в большинстве подсобных хозяйств подготовка к севу позорно провалена.

План засыпки семян в целом по хозяйствам выполнен на 77 процентов. Из имеющихся 15 тракторов отремонтировано только 8.

Особенно тревожное положение создается на подсобном хозяйстве Тайгинторга. В свое время это хозяйство было одним из лучших в городе. Сейчас же, благодаря преступного отношения руководителей торгова, в частности, т. Кукина к этому важнейшему участку работы, хозяйство доведено до развала.

Наступила весна, а в Тайгинторге не могут членораздельно сказать как и чем они будут сеять. Семенами хозяйство обеспечено всего лишь на 60 процентов. Недостаёт 50 центнеров овса. Такое же положение и с семенами картофеля (около 50 тонн картофеля оказалось замороженным). Трактор не отремонтирован. Тракторный плуг вытаял из под снега и стоит в ожидании ремонта. Саялка к выезду в поле не готова. Лошади ниже средней упитанности. Звенья не организованы, рабочий план не составлен. Директор подсобного хозяйства т. Смирнов даже не счит нужным ознакомить рабочих с решениями февральского пленума ЦК ВКП(б). Почила на лаврах и секретарь парторганизации т. Попова.

Полнейшее спокойствие царит на подсобном хозяйстве вагонного депо. Там тоже, как видно, ни у кого не болит голова за то, чтобы вовремя произвести посев и вырастить хороший урожай. Это не должно пройти незамеченным. Виновики провала подготовки к севу не должны уйти от ответственности.

До начала выезда в поле остались считанные дни. Надо принять все меры к тому, чтобы наверстать упущенное, изыскать недостающее количество семян, привести в боевую готовность весь сельскохозяйственный инвентарь, отремонтировать тракторы.

Большая задача стоит перед парторганизациями предприятий и учреждений, имеющих подсобные хозяйства. Они должны дело завершения подготовки и проведения весеннего сева взять под свой повседневный контроль. Весенний сев должен быть проведен организованно и на высоком агротехническом уровне. Для этого подсобные хозяйства нашего города имеют все возможности.

Больше внимания коню

Успех полевых работ на весеннем севе во многом будет зависеть от состояния живого тягла. Там, где к этому вопросу отнеслись со всей серьезностью, нет никакого опасения за то, что план сева будет сорван.

По-хозяйски ухаживают за лошадьми на подсобном хозяйстве горбольницы, на материальном складе и других хозяйствах. Однако в ряде хозяйств к содержанию конского поголовья относятся исключительно плохо, а кое-где прямо преступно.

Нет никакой заботы о живом тягле в горкомхозе (заведующий т. Москалев), в артели „Строитель коммунизма“ (председатель т. Синев), в дострое (начальник т. Угрюмов).

В запущенном состоянии живое тягло на подсобном хозяйстве комбината строительных материалов (зав. хозяйством т. Ломов). Ниже средней упитанности лошади на подсобном хозяйстве леспромхоза. На подсобном хозяйстве вагонного депо лошади доведены до такого состояния, что начали падать.

Такое отношение к уходу за лошадьми дальше терпеть быть не может. Надо сурово наказывать тех, кто варварски относится к использованию живого тягла. В оставшиеся до начала полевых работ дни все лошади должны быть поставлены на отдых. Нужно обратить особое внимание на кормление лошадей. Кроме этого нельзя забывать и о таких „мелочах“, как ремонт и подгонка сбруи.

Н. Чубис.

Зав. горветлечебницей.



Татарская АССР Слесарь-бригадир Канашского вагоноремонтного завода В. С. Киселев, перейдя на поточный метод клепки вагонов, выполняет 300—350 процентов дневного задания.

На кривоносовских скоростях

Машинист Тайгинского паровозного депо Литвиновский взял обязательство водить поезд на высоких технических скоростях, без пережога топлива, точно выполнять график движения, добиваться высоких показателей в работе.

Свой локомотив № 2737 т. Литвиновский содержит в чистоте и порядке, любовно

ухаживает за агрегатами машины. С 13 на 14 апреля он вел товарный поезд со ст. Болотная до ст. Тайга. В результате слаженности в работе всей поездной бригады Литвиновскому удалось перевыполнить техническую скорость на 5 км. в час. До станции назначения поезд шел без дополнительного набора воды и при-

Продукция сверх плана

В текущем месяце коллектив кирпичного завода добился неплохих успехов в работе. За 13 дней производственный план выполнен по выпуску гончарной посуды и выделке охры на 140 проц. к месячному. Выпущено сверх плана 150 литров гончарной посуды и 5 т. охры.

Первенство в соревновании держит бригада т. Белоногова. Средняя производительность труда бригады выражается в 170 проц. Сам бригадир т. Белоногов ежедневно вырабатывает до трех норм. По 160 проц. к плану вырабатывают рабочие т.т. Фатеева и Ахметова.

А. Шокуров.

Лунинец Иван Ляпунов

Воронежский хлебороб Иван Ляпунов много лет работает в Тайгинской дистанции связи. Высокая производительность труда, хорошее качество работы создали ему заслуженный авторитет. Он, как лучший рабочий был послан на курсы электромехаников, которые успешно закончил. Но недолго пришлось поработать в должности электромеханика. Началась война.

Ляпунов с первых дней войны участвовал в боях. Ему, в числе тысяч других героев войны, Родина салютовала за изгнание врага с родной земли, за освобождение городов Праги, Вены, за взятие логова врага—Берлина. Это—узловые пункты боевого победного пути Ивана Марковича.

Война закончилась. Родина достойно оценила воинские подвиги сына великого русского народа Ивана Ляпунова, украсив грудь правительственными наградами. С гордостью заявляет Иван Маркович: «Было за что воевать, потому и не ждали своей жизни. Сталинская Конституция указывала нам путь к победе. Вот мой сын, сын бывшего воронежского крестьянина, окончил техникум, работает в отделении дороги. Дочь тоже окончила техникум, получила звание провизора. Это мое счастье».

После демобилизации т. Ляпунов снова вернулся на транспорт, стал работать электромехаником. Руководство дистанции поручило ему весьма серьезный участок работы—аккумуляторное хозяйство. Это сердце

всех видов связи узла. Скупой на слова, неутомимый в работе Иван Маркович с любовью взялся за дело. Освоившись с работой, он стал применять лунинские методы ухода за оборудованием, вскоре сам стал производить и сложный капитальный ремонт.

Отвечая на призыв ленинградских рабочих и железнодорожников Карагандинской дороги, он первым взял социалистическое обязательство отремонтировать 4 группы аккумуляторов. Слова его не расходятся с делом. Две группы уже закончены и остальные отремонтирует досрочно. Так трудится Иван Ляпунов—электромеханик Тайгинской дистанции связи.

Ф. Крузэ.

Ревизор дистанции связи.

Нет борьбы за ускорение оборота вагона

Ускорение оборота вагонов—вот то главное, то основное, что должно сыграть решающую роль в успешном выполнении плана перевозок.

Тайгинское отделение имеет все возможности, чтобы оборот вагона был в норме и даже ниже нормы. Но вся беда в том, что эти возможности используются крайне плохо.

Исключительно важную роль в ускорении оборота подвижного состава должно будет сыграть сокращение простоя его под грузовыми операциями. Достаточно на 0,5 часа быстрее, чем сейчас производить погрузку и выгрузку, это даст возможность увеличить погрузку на сети железных дорог на 100 тысяч вагонов в год. Этими возможностями располагают все станции Тайгинского отделения и особенно станция Тайга (нач. т. Шушпанников), на которой, к сожалению, вагоны простаивают не часами, а неделями.

Всякая задержка, не вызванная технологической необходимостью, ведет к большим поте-

рям. Это значит, что не только замедляется оборот подвижного состава и тем самым сокращаются перевозочные ресурсы транспорта, но замедляется товарооборот, омертвляются значительные средства.

Благодаря неумелого руководства и нежелания вскрывать имеющиеся недостатки в работе станции Тайга, нач. станции т. Шушпанников отделывается и по сей день одними обещаниями. Поэтому не случайно, что простой транзитного вагона сверх нормы составили в январе 6,4 часа, в феврале—5,0 и в марте—4,3 часа.

Хуже того, такие руководители типа «обещалкиных» приносят большие убытки в работе железнодорожного транспорта и становятся на путь, граничащий с преступлением. Например, нач. станции т. Шушпанников одним росчерком пера исключал прибывшие вагоны с учета и считал их выгруженными или отправленными со станции. Этим самым создавал мнимое благополучие в работе станции. Од-

нако проверкой установлено, что вагоны в ожидании подачи к фронтам выгрузки и сортировки простаивали неделями. Так, например, вагон № 106161 простоял 2688 часов, вагон № 1759508—2976 часов и т. д. 15 таких вагонов простояли в общей сложности 21.938 часов. Убыток в денежном исчислении составляет 46.115 рублей. Вагон № 944045 простоял с 25 января по 10 февраля и был заменен по техническим неисправностям на вагон № 99074, последний простоял с 10 февраля по 27 марта и не был выгружен. Убыток от перепростоя его выразился в 31.200 рублей.

Подобное отношение к государственному вагону говорит за то, что на станции Тайга свыклись с завышенными простоями вагонов и даже считают такое явление нормальным.

Нельзя обойти молчанием и имеющуюся клиентуру, которая задерживает сотни вагонов под погрузкой и выгрузкой.

В результате слабой организации труда на лесопогрузочных пунктах леспромхозом за-

держано в первом квартале 1947 г. 2327 вагонов, перепростой которых выразился в 5243 часа. Директор леспромхоза т. Сербин уплатил дороге штраф в первом квартале в сумме 12.509 руб. Изменения не произошли и в апреле.

Не лучше работает и склад топлива Тайга (зам. нач. паровозного отделения т. Смирнов). Он уплатил штраф за перепростой вагонов с января по март в сумме 23.563 рубля. Можно привести много примеров такой бесхозяйственности по использованию государственных средств, которые заслуживают внимания органов прокуратуры.

Качественные показатели работы предприятий сейчас приобретают особо важное значение. Поэтому, снижая непроизводительные простои вагонов, ускоряя их оборот, мы даем дополнительные ресурсы транспорту, который сумеет обеспечить и удовлетворить потребность в перевозках во втором году новой сталинской пятилетки.

А. Климов.

Трибуна стахановского опыта

Как я продвигаю поезда по участку

Рассказ поездного диспетчера Ф. РАЗДОБРЕЕВА

На дежурство прихожу за 40—50 минут до начала заступления на смену и детально знакомлюсь с поездным положением на Западном участке, а также на Восточном и Томском участках. Ознакомившись с распоряжениями МПС управления дороги, с подходом поездов и их разложением, составляю план работы на дежурство.

Премудрости дежурства уделяю особое внимание. Советуюсь с товарищами о том, как лучше увязать работу на всех участках, создать единый план действий. После детального ознакомления с поездным положением на участке, даю циркулярный приказ о приеме и сдаче дежурства. Вызываю к селектору всех дежурных по станциям, знакомя их с положением на участке и передаю план работы станциям на дежурство. После чего приступаю к работе: вызываю соседние отделения и обмениваюсь с ними подходами поездов. Разговоры с соседними отделениями дают мне возможность планировать наличие паровозов в пунктах оборота. Излишние паровозы из оборотных депо отправляю резервом в основное депо. Производственное сотрудничество с диспетчерами соседних участков и отделений позволяет добиваться равномерности поездного потока, регулировать подход поездов к узлам по направлениям с учетом всех узловых потоков. А соблюдение этих условий обеспечивает наименьший простой составов и наилучший оборот локомотивов.

Во время работы стараюсь достигнуть наилучшей скорости движения поездов и не допустить сбоя поездов, т. е. увеличения участковой скорости только на 1 проц. улучшает оборот вагона и не требует излишнего парка паровозов.

Особое внимание уделяю производственной дружбе с машинистами. Ведь для пропуска поездов по участку диспетчеру иногда не хватает всего лишь нескольких минут. Эти минуты он может получить от машиниста, который разовьет более высокую скорость и проследует перегон или ряд перегонов быстрее, чем положено по графику.

Договоренность с машинистами стала основным правилом в моей работе. Договариваюсь не только для предотвращения задержек или нагона, но и для общего повышения участковой и технической скорости. Договариваясь с машинистом о плане следования еще до отправления поезда на участок, я вижу какими возможностями он располагает и в чем машинист и диспетчер могут оказать друг другу взаимную помощь, чтобы пропустить поезд быстрее. Такую договоренность с машинистами оформляю в виде социалистических путевок. Путевку составляю из расчета наиболее успешного продвижения поезда по участку. Стараюсь обеспечить поезду возможно большую «зеленую улицу», т. е. возможно больший безостановочный ход по участку.

Часто «зеленую улицу» прокладываю по всему участку. В этих случаях машинисты нередко откладываются от остановок для набора воды и чистки топки и совершают безостановочные рейсы.

На днях в мое дежурство из разговоров с новосибирским диспетчером т. Комаровым я выяснил, что к ст. Болотная подходит порожняковый маршрут № 912, 188 осей, 94 вагона, идет двойной тягой. Я поступил иначе. В это время в депо Болотная был машинист т. Короленко. Я вызвал его к селектору и поставил перед ним условия доставить этот порожняковый маршрут одним паровозом в Анжерскую под погрузку угля к 7 час. Москвы. Тов. Короленко принял мои условия. Я предоставил ему «зеленую улицу». Набрав воды в Литвиново, т. Короленко Тайгу проследовал напроход и порожняк доставил под погрузку угля раньше графика.

Деловое сотрудничество с паровозниками дает мне возможность безошибочно положиться на паровозную бригаду. Но есть и такие паровозные машинисты, которые берут обязательства, а не выполняют их. На таких машинистов я не ориентируюсь и с ними договоров не заключаю. Машинисты депо Тайга т.т. Анищенко, Бесхутрый, Дорожкин, Чиган и другие данное слово держат крепко, прекрасно овладели техникой и водят поезда на высоких скоростях.

Большое внимание уделяю работе с местным грузом. Погрузочные станции стараюсь обеспечить порожняком с таким расчетом, чтобы у них было достаточно времени для погрузки. Зачастую на ст. Яшкино и в Юрге II применяю двоянные операции.

С участковым диспетчером работает большой коллектив: дежурные по станциям, машинисты, кондукторы, осмотровики вагонов, стрелочники. Дежурный по станции является опорой для участкового диспетчера. Установление правильных взаимоотношений с дежурным по станции—первое дело диспетчера.

Знание людей позволяет мне во время пойти на помощь тем, кто в ней нуждается, дать нужный совет, предупредить ошибки. От своей смены требую твердой производственной дисциплины, никогда не оставляю без внимания промахи в работе дежурных по станции. Лучшим людям объявляю благодарность, а на особенно отличившихся пишу рапорт начальнику отделения движения. На коллектив своей смены не обижаюсь. Такие дежурные по станциям как Басалаев (Юрга I), Курагин (Яшкино), Крапонин (Тутальская) работают хорошо и я их всегда ставлю в пример.

Руководству отделения движения необходимо укомплектовать единые смены не только среди движущихся, но и среди работников других служб: вагонников, маневровых машинистов линии. Это даст возможность работать еще лучше.

Для чего нам нужны высокие темпы

(Окончание. Начало см. в № 43)

Февральский пленум ЦК ВКП(б) поставил задачу: довоенный уровень производства зерна восстановить в течение ближайших трех лет (1947—1949 гг.). В тот же срок нужно не только восстановить, но и превзойти довоенное производство хлопка, льна-долгунца и сахарной свеклы. Посевные площади в 1947 году по сравнению с 1946 годом должны быть расширены на 10 миллионов гектаров, а урожайность зерновых культур поднята в среднем по всей территории Союза на 26 проц. К концу 1948 года будет восстановлен и превзойден довоенный уровень поголовья крупного рогатого скота, овец и коз.

Для того, чтобы наше сельское хозяйство двигалось быстрыми шагами вперед, ему нужно дать побольше тракторов, машин, удобрений, запасных частей к тракторам и машинам. В нынешнем году в сравнении с прошлым годом почти в 3 раза увеличивается выпуск тракторов, в 2,7 раза—выпуск сельскохозяйственных машин, в 5,2 раза—выпуск комбайнов. Увеличивается производство запасных частей к тракторам и машинам, а также горючего, минеральных удобрений, ядохимикатов.

Почему нам нужны такие высокие темпы? Да потому, что нам нужно как можно скорее преодолеть нынешние трудности.

3

Когда подходила к концу гражданская война, Ленин говорил: «Энергия, проявленная на войне, должна быть в такой же мере проявлена и в области труда...» (Соч., т. XXV стр. 21). Рали победы на фронте труда Ленин призвал всех сознательных тружеников проявлять больше упорства, выдержки, настойчивости, больше организаторского и административного искусства.

Ныне, в иной исторической обстановке, товарищ Сталин ставит перед советским народом вопрос об ускорении темпов восстановления и развития нашего хозяйства как средство быстрого преодоления трудностей послевоенного периода. Широкие народные массы сознают, что для решения этой исторической задачи необходимо значительно поднять темпы строительства и роста производства во всех отраслях промышленности.

Что значит ускорить темпы работы? Это значит вырабатывать больше продукции.

Наши государственные планы исходят из коренных интересов широких народных масс. Каждый из нас обязан выполнять план—это наш патристический долг. А чтобы выполнять план, надо хо-

рошо изучить, хорошо знать технологию своего производства, взять от оборудования все, что оно может дать для увеличения выпуска продукции, с толком использовать каждую минуту, каждую секунду рабочего времени.

На любом предприятии, в любом цехе растет число передовых, знающих дело рабочих, которые дают по 1½—2 и больше норм. Пример стахановцев показывает, что возможностей увеличить выработку на каждом предприятии и на каждой стройке очень много.

Партия и правительство учат, что планы, устанавливаемые для предприятий, должны организовывать рабочих и интеллигенцию и мобилизовать их на борьбу за план, за движение вперед по пути преодоления трудностей и обеспечения нового подъема народного хозяйства.

Совет Министров СССР потребовал решительно разоблачить и покончить с практикой установления заниженных планов, которые никого не мобилизуют и заставляют людей волочиться за «узкими» местами и достигнутыми нормами в производстве.

Государственные планы должны быть большевистскими; они должны быть рассчитаны не на среднеарифметические нормы, достигнутые в производстве, а на среднепрогрессивные нормы, то есть равняющиеся в сторону передовых.

Успех выполнения и перевыполнения государственных планов решают люди; план должен ориентироваться на передовых рабочих, инженеров и техников, пока зывающих огромные возможности в деле достижения прогрессивных норм использования машин и механизмов и, таким образом, обеспечивающих перевыполнение государственных планов.

Государственный план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1947 год является образцом такой большевистской ориентировки на передовых. В нем содержится требование выявить и учесть на предприятиях передовые технико-экономические нормы, достигнутые отдельными цехами, участками, агрегатами или рабочими бригадами. На основе этих норм должны быть установлены среднепрогрессивные нормы для каждого предприятия в области использования машин и расхода материалов.

В течение марта—апреля 1947 года должны быть пересмотрены устаревшие и заниженные нормы выработки на производстве, с обеспечением среднего повышения норм выработки на 20—25 процентов.

Весеннее явление осенней пропажи

Платформа № 960856 (накладная № 615818) груженная солью, имела направление на ст. Томск II. 20 ноября 1946 г. этот вагон прибыл на ст. Тайга и был поставлен в тупик перегруза. Вскоре руководители станции, начальник т. Шушпанников и его помощники т. Глушков и Широков о платформе забыли.

Началась зима. Вагон исчез. А тут и поиски начались, но сколько не пытались руководители станции разыскать вагон, все напрасно. Его как снегом занес-

ло, никаких признаков нигде не было. Ну, нет и не надо!—решили начальство.

Снежные сугробы под воздействием солнечных лучей растаяли и обнажили землю. И вот в тупике перегруза, вопреки ожиданиям, появилась платформа с солью.—Как с неба свалилась,—удивлялись руководители станции. Но платформа не с неба свалилась, а из под снега явилась.

12 апреля. Платформа простояла 3408 вагоночасов, что составляет убыток в 7256 рублей.

КЛУБ ИЛИ ЧАСТНАЯ ЛАВОЧКА?

За концерт, данный на днях силами художественной самодеятельности клуба им. В. И. Ленина, зав. клубом т. Назаров получил 700 рублей. Этими деньгами он решил премировать активных членов самодеятельности, притом в торжественной обстановке. Но к сожалению, этого не произошло.

Вопрос этот решился проще, без волокиты. Прикинул т. Назаров в уме: кто сколько заработал и начал раздавать «положенные» суммы. Деньги вручал в зале, на лестнице, кого где встречал. И не

то, что вручал, а отдавал тайно, не допуская гласности. При этом 60 рублей вручил за особое усердие в подготовке реквизита завхозу Свиридовой, хотя это ее обязанность по долгу службы. 160 рублей также ей вручил на «клубные расходы».

Что это клуб или частное предприятие?

Отнюдь мы не против поощрения наиболее активных членов самодеятельности. Но надо делать это официально и на законных основаниях.

Н. Жунова

Тысячи и тысячи людей во всех отраслях народного хозяйства уже сегодня с лихвой перевыполняют эти большевистские установившиеся государственного плана на 1947 год. Они задают тон на производстве, прокладывая путь к решению великих хозяйственных задач новой сталинской пятилетки. Надо ли говорить, сколько угля и нефти будет добыто дополнительно, сколько стали сварено, сколько станков и машин сделано, сколько тканей и другой продукции выработано, когда все рабочие переймут опыт и мастерство стахановцев и станут выполнять и перевыполнять новые, среднепрогрессивные нормы выработки!

4

Между советскими рабочими не существует конкуренции. Нет у них друг от друга и производственных секретов. Наши стахановцы охотно делятся своим опытом со всеми рабочими, оказывают товарищескую помощь отстающим. В этом одно из существенных отличий социалистических методов труда от капиталистических.

Господствующая в странах капитала конкуренция добывает отсталых. Для нас, советских людей, это звучит дико. На наших предприятиях есть стахановские школы, курсы и кружки технического минимума и т. п. И кто действительно хочет работать хорошо, перевыполнять нормы, а следовательно, и больше зарабатывать, тот может этого достичь.

Ускорение темпов во многом зависит от организации производства, от того, в каком состоянии находятся станки, оборудование, инструмент, как используется труд квалифицированного рабочего, не приходится ли ему терять дорогое время на подноску сырья, материала или ожидание, пока ему выдадут необходимый инструмент, и т. п.

По почину рабочих Ленинграда во всей советской стране развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана второго года новой сталинской пятилетки. Миллионы патриотов и патриоток стремятся дать больше топлива, металла, машин, станков, товаров широкого потребления, быстрее восстановить и строить новые предприятия, жилища, школы.

Ускорим дальнейший рост экономического могущества нашего государства! Быстрее справимся с трудностями, порожденными войной, поднимем благосостояние всего населения Советского Союза!

Я. Козлов.
Ст. инженер отдела учета.

Ответственный редактор
Т. ДЕМИДОВ.

Внимание граждан, имеющих
рогатый скот!

Производится ветеросмотр рогатого скота на бруцеллез, вагинит и кожный овод. Осмотр будет производиться в следующем порядке:

14 апреля—участок города от Школьного переулка до Пролетарского проспекта, 20 апреля—участок города от Пролетарского проспекта и 1-й Кабинет, 23 апреля—2-й Кабинет, 26 апреля—Новый поселок, 27 апреля—Ленинский поселок и дома МПС и 4 мая остальной скот, который не прошел осмотра.

Все граждане должны иметь на руках справки на скот, выданные в 1946 году. Место осмотра скота—горькетсехбица