

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

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

№ 70
(2307)
четверг
10
июня
1948 г.

Цена 20 коп.

УСКОРИТЬ ОБОРОТ ВАГОНОВ!

(Передовая „Правды“ за 5 июня 1948 г.)

Всенародное соревнование за выполнение пятилетки в четыре года, быстрые темпы роста промышленного и сельскохозяйственного производства предъявляют все более высокие требования к нашему транспорту и прежде всего к железным дорогам.

Успешная борьба за досрочное завершение плана послевоенной пятилетки выдвигает перед советскими железнодорожниками неотложную задачу — достичь и превзойти довоенный уровень перевозок. Для того, чтобы эту задачу решить, надо пустить в ход все внутренние резервы, которыми располагают наши железные дороги.

Главный резерв железнодорожного транспорта — сокращение времени, затрачиваемого на оборот вагона. Пятилетним планом предусмотрено ускорить оборот вагона с 10,9 в 1945 году до 7 суток в 1950 году, т. е. почти на четверть суток. Досрочное осуществление пятилетнего плана перевозок требует не только выполнения, но и превышения этого задания.

За первые 2 года послевоенной пятилетки достигнуто ускорение оборота вагонов. Тем не менее этого недостаточно. Упущенное необходимо наверстать.

Железнодорожники должны в текущем году оборачивать вагоны в среднем на 30 часов быстрее, чем в прошлом году. Это — очень серьезная задача. За один год предстоит осуществить почти треть часть того, что намечено пятилетним планом. Однако в апреле и мае этого года, в благоприятных летних условиях, оборот вагонов отставал от установленной нормы.

В чем причины неудовлетворительного использования подвижного состава на железных дорогах? На что должны быть направлены усилия железнодорожников?

За два года пятилетки были израсходованы большие средства на восстановление железных дорог, на оснащение их новой техникой. Однако на железнодорожном транспорте не развернута еще по-настоящему борьба за лучшее использование техники, за повышение качества работы железных дорог. Достаточно сказать, что на некоторых полностью восстановленных и вооруженных новейшей техникой участках и станциях до сих пор действуют заниженные нормы простоя вагонов, скорости движения поездов, пробега локомотивов. Но даже и эти нормы не везде выполняются.

Значительные задержки в обороте вагонов происходят из-за чрезмерных простоев на технических станциях, из-за медленного продвижения поездов, задержек их в пути и на промежуточных станциях. Именно здесь — в улучшении работы крупных станций и в более четкой организации движения поездов — кроются наибольшие возможности ускорения оборота вагонов. Особенно важно сократить простои вагонов на таких решающих станциях, как Челябинск, Свердловск-Сортировочный, Инская, Батраки и др.

Основными недостатками на крупных станциях являются недостаточное совмещение операций по обработке составов, отсутствие слаженности в действиях работников разных служб, особенно по подготовке составов к отправлению. Надо шире использовать и распространять передовые, проверенные практикой, методы одновременного выполнения различных производственных операций, быстрого формирования, ремонта и приемки составов. В этом отношении всемерное распространение

заслуживает почин работников станции Москва-Сортировочная Московско-Рязанской железной дороги, которые, тщательно подсчитав свои возможности и наметив пути их использования, решили сократить простои вагонов до довоенного уровня.

Успешная работа станций во многом зависит от беспрепятственного движения поездов, от правильного использования локомотивов. Машинисты всегда были застрельщиками передовых методов труда на транспорте. Сотни и тысячи из них проявили себя вожаками соревнования за досрочное выполнение послевоенной пятилетки.

Машинист депо Курган Южно-Уральской дороги, Герой Социалистического Труда тов. Блинков, например, в мае довел среднесуточный пробег своего паровоза до 524 километров. Это показывает, какие серьезные резервы повышения качественных показателей работы железных дорог могут вскрыть стахановцы транспорта. К сожалению, инициатива машинистов, их стремление к высокопроизводительному труду далеко не всегда и не везде встречают поддержку.

Наиболее отстают с оборотом вагонов дороги Приволжского, Урало-Сибирского, Донецкого, Кавказского и Дальневосточного округов. Работники этих магистралей обязаны энергично взяться за устранение недостатков в использовании подвижного состава. Они, как и все работники железнодорожного транспорта, должны последовать замечательному примеру коллектива Октябрьской дороги, который обязался уже в июне текущего года превзойти довоенную норму оборота вагонов и настойчиво бороться за выполнение этого обязательства.

Нельзя же ускорить оборот вагонов за счет сокращения времени погрузки и выгрузки. Совершенно недопустимо, что в апреле, например, вагоны стояли под грузовыми операциями почти на 7 часов больше, чем предусмотрено нормой, и на 15 часов больше, чем в довоенное время. Многие здесь зависят от самих железнодорожников, но значительная часть вины падает и на промышленные предприятия. Министерства и руководители предприятий обязаны самым решительным образом навести порядок на подъездных путях, повысить механизацию, улучшить использование механизмов на погрузочно-разгрузочных работах.

Железнодорожники совместно с клиентурой должны так планировать и организовывать перевозки, чтобы товарные поезда как можно больше станций проходили без переработки. Нужно шире применять маршрутизацию, повысить ее качество и принять все меры к тому, чтобы значительно увеличить среднесуточный пробег вагонов.

Для того, чтобы решить неотложную задачу, стоящую перед железнодорожным транспортом, — ускорить оборот вагонов, необходимо усилить партийно-политическую работу среди железнодорожников. Обкомы и райкомы партии, все парторганизации на железных дорогах должны всемерно поддерживать и развивать инициативу стахановцев-железнодорожников, направлять ее на быстрейшее использование резервов для повышения качественных показателей работы железных дорог.

Ускорение оборота вагонов поможет советским железнодорожникам с честью выполнить свой долг перед Родиной, послужит великому делу завершения послевоенной пятилетки в четыре года!

Равняйтесь на передовиков соревнования!

Тайга.

Начальнику отделения Кузнецову

Председателю райпрофсожа Прудникову

Управление дороги и президиум Дорпрофсожа подвели итоги социалистического соревнования за май. Коллектив вашего отделения в соревновании занял первое место. Переходящее дорожное красное знамя оставлено вашему отделению.

Поздравляем вас и ваш славный коллектив с достигнутыми в работе успехами, выражаем уверенность, что вы и впредь будете высоко держать знамя соревнования в борьбе за выполнение пятилетнего плана перевозок в четыре года. Организуйте помощь отстающим отделениям, помогите им выйти в ряды передовых, выполнить обязательство, данное в письме железнодорожников вождю народов товарищу Сталину.

Начальник дороги Баковецкий.

Пред. Дорпрофсожа Чирихин.

В смене мастера т. Скоринова

Слаженно работал в ночь на 9 июня коллектив смены № 3 пункта техосмотра, которым руководит коммунист т. Скоринов. Прибывшие первые три угольных маршрута смена обработала скоростным методом, сократив время на стоянке каждого 15 минут. Равные графика, предусмотренного на стоянке, обрабатывались и последующие поезда. На протяжении всего дежурства смена обеспечивала бесперебойное отправление поездов согласно графика, а на расвете один за другим ушли три поезда, обработанные сверхсменного задания.

В эту ночь вагонники отремонтировали укрупненным ремонтом без отцепки от поездов

шесть вагонов. Слесари-вагонники тт. Болговский, Куприн, Черепанов, Спиридонов и вызвавшийся к ним на помощь осмотровик-пролазчик коммунист т. Пленкин на обработке составов сэкономили половину времени, предусмотренного по норме.

Высокопроизводительно работали старший осмотровик-автоматчик Кореев, слесари-автоматчики Андреев, Репин и Бондарев.

Хорошо организовали работу по своевременной обработке поездов старшие осмотровики вагонов тт. Шатобин, Бахов и Глушков. Своевременную заправку буек производили станционные смазчики тт. Демина и Кондрин.

Н. Павлов.

В борьбе за план

Коллектив автоконтрольного пункта обязался выполнить месячную производственную программу июня на пять дней раньше срока, а к Дню железнодорожника полностью закончить подготовку к зиме. Данное слово не расходится с делом. План первой декады по ремонту вздухораспределителей арматуры соединительных рукавов и кон-

цевых кранов значительно перевыполнен.

Слесари-автоматчики т. Зуев, Марковский, Коваленко, Рузинов уже выполнили двухдекадную норму выработки.

Бригада по ревизии автотормозов, которой руководит бригадир Лопаткин, в первой декаде недовыполнила задание на 26 комплектов. С. Васильев.



Ленинград. Токарь завода „Русский дизель“ В. И. Марков, применяя метод Борткевича и используя приспособления собственной конструкции, добился исключительно высокой производительности труда на токарном станке при максимальных скоростях. На днях тов. Марков выполнял 20 норм в смену. На снимке: токарь скоростник В. И. Марков за работой.

Заслуженная награда

На днях путевой обходчик Тайгинской дистанции пути Иван Андреевич Ревякин при выполнении служебных обязанностей обнаружил на одной из стрелок упавший рычаг авто-спешки. Бдительный обходчик немедленно принял меры к остановке прибывающего на станцию поезда и предотвратил крушение.

За проявленную бдительность и предотвращение крушения поезда руководство дороги путевому обходчику Ивану Андреевичу Ревякину объявило благодарность и наградило его нагрудным знаком «Отличный путеец».

П. Подзоров.

Нач. отдела кадров дистанции пути.

Решение Советского правительства о сокращении репарационных платежей для Венгрии и Румынии

Как уже сообщалось, венгерское и румынское правительства обратились к Советскому правительству с просьбой о снижении сумм репараций, выплачиваемых Венгрией и Румынией Советскому Союзу по мирному договору.

7 июня товарищ И. В. Сталин направил Председателю Совета министров Румынской народной республики П. Гроза письмо следующего содержания:

«Уважаемый г-н Председатель, Ваше обращение от 4 июня получило.

Советское правительство рассмотрело просьбу румынского правительства о сокращении суммы, которую румынскому государству осталось еще вып-

лачивать Советскому Союзу в счет военных репараций. Желая облегчить скорейшее восстановление народного хозяйства Румынии и учитывая установившиеся дружественные отношения между нашими странами, Советское правительство приняло решение сократить остающуюся сумму репарационных платежей, начиная с 1 июля с. г., на 50 процентов.

С глубоким уважением Председатель Совета Министров СССР И. Сталин».

В тот же день Министр Иностранных Дел СССР тов. В. М. Молотов направил Министру иностранных дел Венгрии Мольнар Эрику письмо следующего содержания:

«Уважаемый г-н Министр,

Советское правительство рассмотрело просьбу венгерского правительства относительно снижения суммы репараций, выплачиваемых Венгрией Советскому Союзу согласно мирного договора. Руководствуясь желанием облегчить усилия венгерского народа по восстановлению и развитию экономики Венгерской республики и учитывая установившиеся дружественные отношения между нашими странами, Советское правительство приняло решение снизить сумму остающихся к выплате репарационных платежей с 1-го июля с. г. на 50 процентов.

С искренним уважением Министр Иностранных Дел СССР В. Молотов».

ТАСС.

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ ВИССАРИОН БЕЛИНСКИЙ

4 июня в Министерстве кинематографии СССР был показан новый документальный фильм «Виссарион Белинский», выпущенный Центральным киностудией документальных фильмов в ознаменование 100-летия со дня смерти великого русского критика и революционного демократа.

Картина поставлена режиссе-

рами В. Николаи и С. Бубрик по сценарию С. Нагорного. Текст читает лауреат Сталинской премии Вс. Аксенов. В фильме использовано большое количество архивных документов, иконографии, высказываний современников и другого материала о жизни Белинского и общественно-политическом значении его творчества.

На экране показан город Белинский (быв. Чембары), где прошло детство Виссариона Григорьевича, Пенза, где Белинский учился в гимназии, Санкт-Петербург, старая Москва, аудитория Московского университета, где Белинский слушал лекции.

Фильм появился на экранах страны 7 июня.

Партийная жизнь

Когда пренебрегают стенной газетой

В свое время стенная газета «Колесник» — орган партийной организации колесных мастерских — была одной из лучших газет в нашем городе. Она поднимала разнообразные вопросы жизни предприятия, звала коллектив на борьбу за план, широко рассказывала о лучших людях цехов, смен, бригад и остро критиковала тех, кто работал плохо, кто тянул мастерские назад.

Тогда у «Колесника» можно было многому научиться. Что можно о газете сказать сейчас? Ровным счетом ничего. Ее в мастерских нет. От стенной газеты осталось только одно название. Состав редколлегии распался, стенгазета вот уже который месяц совершенно не выпускается. И это никого не беспокоит. Партийное бюро, возглавляемое т. Горбачевским, заведомо похоронило свой орган.

Чем объяснить, что в колесных мастерских развалили стенную газету? Может быть там нет способных товарищей вести эту работу? Нет, не совсем. Причина заключается в том, что в мастерских на критику и самокритику смотрят с пренебрежением, стараются разрешать вопросы, связанные с ликвидацией недостатков, по-семейному. Как ни странно, но это факт. Товарищам из партийного бюро неоднократно делали замечания на их неправильное отношение к вопросам руководства низовой печатью. Но это не возымело своего действия. Там, вероятно, твердо решили не утруждать себя заботами о стенной газете, дескать и без газеты можно прожить.

Пора партийному бюро и его секретарю т. Горбачевскому разъяснить насколько неправильны и вредны их взгляды

на низовую печать. В борьбе за план роль низовой печати едва ли можно переоценить, но из сказанного выше видно, что в мастерских этой роли не ценят. И это им не делает чести, как руководителям предприятия.

Отсутствие критики отрицательно сказалось на выполнении обязательств, взятых работниками мастерских в соревновании за выполнение пятилетки в четыре года. В истекшем месяце ни одна смена не выполнила задания по формированию колесных пар. На предприятии увеличилось число браков в работе и случаев нарушения трудовой дисциплины. Там дело дошло до того, что отдельные работники уходят домой тогда, когда им вздумается. Так, например, поступает карусельщик Горин. Токари Москвитин и Чубаев прослыли, как отъявленные бракоделы.

Нет в мастерских хозяйского глаза и по уходу за оборудованием. Вместо решительной борьбы против варварского отношения к станкам, руководители предприятия только фиксируют совершившиеся факты. На днях по вине токаря Познякова произошла авария на станке «Рапид». Сейчас этот станок бездействует, и когда будет пущен в ход — пока неизвестно.

Уместно спросить сейчас секретаря партийного бюро т. Горбачевского: почему он занимает позицию невмешательства в дела, которые творятся в мастерских и почему он не желает сдвинуть вопросы критики с мертвой точки, сделать стенную газету боевым помощником в работе партийного бюро?

Предоставляем вам, т. Горбачевский, слово.

А. Демин.

ХРОНИКА

Президиум Верховного Совета СССР назначил т. Вещева Бориса Павловича Министром путей сообщения.

Президиум Верховного Совета СССР освободил т. Ковалева И. В. от обязанностей Министра путей сообщения ввиду перехода его на другую работу.

Международный обзор

Прошло уже более недели с тех пор, как Совет Безопасности при поддержке американского делегата принял английское предложение об установлении четырехнедельного перемирия в Палестине. Как известно советский представитель А. А. Громыко возражал против английского плана, усматривая в нем лишь маневр, рассчитанный на затягивание конфликта. Ход событий подтвердил справедливость этого предложения. Военные действия идут в Палестине попрежнему. Еврейские войска, получившие 2 июня приказ своего командования о прекращении огня, вынуждены были возобновить военные действия, т. к. арабские войска продолжали наступательные операции. Совет Безопасности ведет бесплодное обсуждение вопроса о путях прекращения войны в Палестине.

Представители арабских стран, выступавшие на заседаниях Совета, по-своему истолковали различные пункты решения Совета, явно стремясь сорвать план перемирия. В этом их поддерживает английский делегат.

Шведский политический деятель граф Бернадотт, посланный Палестину в качестве посредника Совета Безопасности с поручением примирить противные сто-

роны и содействовать проведению в жизнь решения Совета о четырехнедельном перемирии, как и следовало ожидать, не добился никакого успеха.

Военные действия, разжигаемые английскими империалистами и их арабскими наемниками, продолжают.

Комиссия палаты представителей американского конгресса, занимающаяся вопросами ассигнований, на днях предложила сократить на 25 проц. ассигнования для оказания помощи европейским странам по плану Маршалла. 4-го июня палата представителей утвердила это решение комиссии.

Решение палаты представителей, идущее вразрез с недавно утвержденным планом Маршалла, свидетельствует о той борьбе, которая развернулась вокруг «плана». Часть членов конгресса, настаивающих на «экономии» в расходовании средств, явно боится тех последствий, которые могут вызвать эти широкие ассигнования.

Решение палаты представителей встретило резкие возражения авторов и сторонников «плана Маршалла». Сам Маршалл, Ванденберг и другие сторонники его политики заявили, что они будут бороться до конца за полное осу-



На закрытых теннисных кортах московского стадиона «Динамо» закончились соревнования на лично-командное первенство СССР по гимнастике 1948 года. Звание чемпионов присуждено Л. Тимошек (ВЦСПС), набравшему 112,45 балла, и Г. Урбанович «Динамо», набравшей 116,7 балла.

На снимке: чемпионы СССР 1948 года по гимнастике Г. Урбанович и Л. Тимошек.

Физкультура и спорт

Результаты формализма и неорганизованности

С 9 по 30 мая проходили Всесоюзные соревнования по кроссу.

В нашем городе за этот период охвачено кроссом около 1000 человек. Это очень мизерная цифра. Нужно сказать, что профсоюзные и комсомольские организации вагонного депо (секретарь т. Бочаров, пред. МК т. Максимов), техникума МПС (Акимов, Лебедь), дистанции пути (Федотов), Тайгинторга (Баранович), швейфабрики № 16 (Оксман) к этому мероприятию отнеслись безответственно, показавшему и участия в кроссе не принимали.

Инструктор спортбщества «Локомотив» т. Иванов игнорировал положение о кроссе. Дистанцию для женщин он установил в 500 метров вместо 2000, положенных по норме. В паровозном депо (Благо, Пинчук) не давали снимать марки, пока не пробежишь 1000 метров. Людей выводили прямо из цехов на беговую дорожку в спецодежде. Ни один участник кросса не был осмотрен врачом.

Хорошо прошел кросс в коллективе ЖУ-3 (комсорт т. Постнов, инструктор ФБ т. Черни-

ков), охвачено 100 процентов учащихся. С первого дня начала кросса в каждой группе среди учащихся завязалась борьба за право участвовать в обще-школьных соревнованиях.

30 мая состоялся городской финал кросса, в котором приняли участие 4 коллектива, всего 48 человек. Коллектив паровозного депо занял первое место по первой группе, второе место — ЖУ-3. Во второй группе первое место заняла школа № 2, второе — школа № 34.

Отличных результатов на дистанции в 5000 метров добились ученики ЖУ-3 Сафронов, его показатель 19 мин. 8 сек., Танаев — 19 мин. 16 сек.

Тридцать метров помощник машиниста паровозного депо Бакшин пробежал за 10 мин. 55 сек., техник паровозного депо Свиридов за 10 мин. 56 сек.

Кросс выявил много молодежи, желающей заниматься спортом. Лучшие кроссмены нашего города выезжают в г. Прокопьевск на областной финал кросса, где они будут защищать честь нашего города.

Е. Костюков.

Следуйте их примеру

«Чтобы строить, надо знать, надо овладеть наукой, а чтобы знать, надо учиться. Учиться упорно, терпеливо», — так сказал товарищ Сталин, обращаясь к советской молодежи на 8 съезде ВЛКСМ в 1928 году.

Советская молодежь горячо откликнулась на призыв вождя. И этот призыв особо звучит сегодня, когда советский народ самоотверженно трудится во имя досрочного выполнения плана новой сталинской пятилетки в четыре года.

Стране нужны квалифицированные кадры, чтобы безостановочно двигать вперед нашу индустрию, развивать технику, умножать мощь и богатства нашей Родины.

И вот, чувствуя ответственность перед Родиной, учащиеся ЖУ-3 из группы мастера Бажева Виктор Самоделов, Виктор Ларионов, Николай Сидяков включились в соревнование за достойную встречу Дня железнодорожника. Сейчас они проходят практику в паровозном депо Тайга на паровозе в качестве дуплеров пом. машиниста. Эту сложную профессию они с успехом осваивают, самостоятельно оттопляют и ухаживают за паровозами.

Я уверен, что благодаря их упорному труду они сдадут испытания на отлично. Учащиеся железнодорожного училища, равняйтесь по этим товарищам!

Л. Симонов.

Старший машинист депо Тайга.

Попирают правила

Согласно установленных правил квартироустроители должны аккуратно рассчитываться с государством за эксплуатацию жилого фонда, поддерживать жилищи в образцовом порядке. К сожалению, многие наши рабочие, проживающие в домах МПС, на установленные правила не обращают никакого внимания. Мало того, что содержат усадьбы в запущенном антисанитарном состоянии, но и по много месяцев подряд не вносят квартирную плату.

На протяжении 3-4 месяцев не платят за квартиры Юрченко (главный бухгалтер НХЧ-2), Лискачева (нач. материального склада), Горшва (сестра ж. д. больницы), Шкуров (осмотрщик вагонов), Юшков (дежурный по отделению), Глазков и Алексеев (рабочие паровозного депо), Трякин (электростанция), Нецветов (машинист паровозного депо), Вержбицкий (паровозное депо).

Руководство домоуправления еще не полностью использует предоставленные жилищным законодательством права, не выселило ни одного жильца. Настало время этим вопросом заняться по-серьезному.

Г. Карпов.

Домоуправляющий.

Ответ. редактор
Т. Демидов.

Коллектив паровозников с глубоким прискорбием извещает о смерти машиниста паровозного депо Тайга

Василия Филипповича ЕЛОВСКОГО, последовавшей 6 июня с.г. после непродолжительной болезни, и выражает соболезнование семье покойного.

П. Нарнаух.