

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

№ 85
(2322)
четверг
15
ИЮЛЯ
1948 г.

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

Цена 20 коп.

ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА

Все шире разветвляющаяся уборка урожая ставит большие задачи перед работниками транспорта. Перевозка зерна — неотъемлемая часть уборочной и хлебозаготовительной кампании. От четкой организации перевозок во многом будут зависеть сохранность нового урожая, досрочное завершение хлебозаготовок и своевременное создание запасов продовольствия в промышленных центрах.

Основная тяжесть перевозок хлеба на короткие расстояния — от поля до заготовительного пункта, до станции или пристани, — падает на автомобильный транспорт. В этих условиях первостепенное значение имеет наилучшее использование автомашин. Крайне важно провести хотя бы элементарные, простейшие работы по исправлению автодорог: починить мосты и насыпи, прорыть водоотводные каналы и т. д. Местные организации имеют для этого все возможности.

Наиболее дальнее расстояние — на базы длительного хранения и в районы потребления — зерно пойдет по железным дорогам и водным путям. Для железнодорожников и водников перевозки хлеба нового урожая — важнейшее государственное задание.

В нынешнем году транспорт получил значительно больше, чем в прошлом году, материалов и средств для ремонта и подготовки вагонов под хлебные перевозки. Никакие ссылки на нехватку порожняка теперь не могут быть оправданы. Многие ремонтные пункты и депо железных дорог образцово справляются с подготовкой крытых вагонов под перевозку хлеба. По почину коллектива депо Морозовская Сталинградской дороги в ряде мест на помощь вагонникам приходят паровозники и работники других служб. На некоторых узлах железнодорожникам помогают в ремонте вагонов промышленные предприятия. Так, предприятия города Ртищево при поддержке городского комитета партии взяли на себя восстановление 72 крытых вагонов. Часть этих вагонов уже готова.

И если сеть железных дорог в целом все же еще отстает с подготовкой вагонов под хлеб, то объясняется это прежде всего не дотатами в организации ремонтного дела, неумелым использованием и распределением материалов и рабочей силы. Одесская дорога, например, располагает достаточным количеством кровельного железа. В то же время Христинский и Шевченковский вагоны этой дороги долгое время не ремонтировали крыши вагонов из-за отсутствия у них железа. На станциях Россошь Юго-Восточной дороги, Котовск Одесской дороги и других более половины отремонтированных вагонов не проверены на годность под погрузку хлеба.

С дорог Юга уже пошли маршруты с зерном нового урожая. С каждым днем перевозки будут возрастать. Поэтому железнодорожники Донского, Юго-Запад-

ного, Кавказского и Приволжского округов должны в кратчайший срок устранить все недостатки в подготовке к массовым хлебным перевозкам.

В прошлом году железнодорожники не предупредили потерь хлеба при перевозках, что нанесло ущерб народному хозяйству. Это ни в коем случае не должно повториться! Надо, чтобы о сохранности каждого килограмма зерна заботился каждый работник транспорта. Высокая ответственность каждого железнодорожника, бережливость и порядок при погрузке и выгрузке, контроль в пути следования, обязательное и правильное взвешивание зерна — эти условия должны строго соблюдаться на всех без исключения станциях и участках. Между тем подготовка весового хозяйства на ряде дорог идет медленно.

Решающее значение для успеха хлебных перевозок будет иметь ускорение оборота подвижного состава. Быстрее надо грузить и выгружать, быстрее продвигать вагоны с хлебом! Чтобы добиться этого, железнодорожники и заготовительные органы должны работать в тесном взаимодействии, согласовывать между собой графики подхода вагонов, совместно принимать меры против задержек и простоев, заранее учитывать, куда лучше направить хлеб, где есть свободные емкости. К сожалению, такое взаимодействие не всегда бывает. Даже сейчас, когда хлебные перевозки еще незначительны, как на базах, так и на пунктах перевалки допускаются излишние простои вагонов и тоннажа под выгрузкой. Чтобы ускорить оборот подвижного состава, большая часть хлеба должна отправляться прямыми маршрутами.

Перевозки хлеба требуют к себе постоянного, повседневного внимания со стороны партийных и советских организаций. Задача местных партийных органов — мобилизовать всех работников транспорта на тщательную подготовку и образцовое проведение хлебных перевозок, держать эти перевозки под неослабным контролем, подхватывать и поддерживать ценную инициативу, вовремя оказывать необходимую помощь там, где встретятся затруднения.

Социалистическое соревнование между железнодорожниками Кавказского округа, речниками Дона и заготовителями, создание контрольных комсомольско-молодежных постов на железных дорогах и речном флоте свидетельствуют о том, что работники социалистического транспорта горят желанием по-большевистски выполнить задание по перевозкам.

Успешным осуществлением перевозок хлеба нового урожая работники транспорта внесут свой вклад во всенародное дело борьбы за выполнение послевоенной пятилетки в четыре года, за дальнейший подъем благосостояния советского народа!

(Из передовой «Правды» за 11 июля 1948 года).

СОБРАНИЕ КОМСОМОЛЬСКОГО АКТИВА

Состоялся комсомольский актив узла. С докладом о ходе социалистического соревнования среди молодежи узла выступила секретарь узлового комитета комсомола тов. Ладонкина.

По докладу развернулись оживленные прения. Секретари комсомольских организаций дистанции связи тов. Волкова, дистанции пути тов. Федотов, кондукторского резерва тов. Борисова,

паровозного депо тов. Благо резко критиковали деятельность узлового комитета комсомола за формальный, казенный подход к делу руководства социалистическим соревнованием.

В прениях также выступили секретарь ГК ВЛКСМ т. Романов, тт. Скибин, Сазонов и др.

Собрание актива приняло решение, направленное на устранение вскрытых недостатков.

Перевозки хлеба требуют к себе постоянного, повседневного внимания со стороны партийных и советских организаций. Задача местных партийных органов — мобилизовать всех работников транспорта на тщательную подготовку и образцовое проведение хлебных перевозок, держать эти перевозки под неослабным контролем, подхватывать и поддерживать ценную инициативу, вовремя оказывать необходимую помощь там, где встретятся затруднения.

ГODOVOЙ ПЛАН—К 7 НОЯБРЯ!

Машинисты, выходите на соревнование!

Наш локомотив 214-51 работает неплохо. Бригада принимает все меры к тому, чтобы продлить сроки службы каждой паровозной детали и таким образом добиться выполнения пятилетки в четыре года.

Мы сейчас находимся накануне традиционного праздника железнодорожников. Готовясь достойно встретить этот праздник,

наша паровозная бригада берет на себя обязательство к Дню железнодорожника подготовить свой локомотив к работе в зимних условиях.

Вызываем на соревнование всех машинистов пассажирской колонны.

С. Борисов.

Машинист паровоза 214-51.

На предпраздничной вахте

Кузнец-рессорщик вагонного депо Григорий Иванович Кулагин за шесть истекших месяцев выполнил одиннадцатимесячную норму выработки.

Встав на стахановскую вахту в честь Дня железнодорожника, стахановец взял на себя обяза-

тельство встретить традиционный праздник годовой нормой выработки. Данное слово у него не расходится с делом. Так, 14 июня т. Кулагин со своим молотобойцем т. Долгополовым отремонтировал сверх сменного задания 5 вагонных рессор.

СВЕРХ ЗАДАНИЯ

Достойную встречу Сталинскому дню железнодорожника готовит смена станции Тайга, где старший помощник начальника станции т. Дайнаков, партгрупорг т. Рыбалко. В ночь на 14 июля работники смены во главе с маневровым диспетчером т. Гусевым сформировали и отправили сверх сменного задания один поезд.

Высокопроизводительно трудился составитель тт. Пантелеев и Астафьев. Они сформировали за смену девять поездов со станционной маркой. На одну единицу перевыполнил свой план составитель Каверзнев.

Активно помогали в работе составительским бригадам старшие стрелочники тт. Доронин, Иванов и Ушаков.

Н. Николаев.



Воронеж. Паровозное депо Воронеж-2 — одно из передовых на Юго-Восточной железной дороге. План промывочного ремонта вагонов полностью выполнен. Коллектив депо, отказавшись от государственной дотации и перейдя полностью на хозрасчет, еще в начале 1948 года завершил производственную программу четвертого года послевоенной пятилетки. Выпущено сверх плана из промывки свыше 100 локомотивов. Паровозники обязались к 1 му сентября выполнить пятилетнее задание.

На снимке: лучшие стахановцы депо (слева направо) старший машинист техник-лейтенант И. А. Ачкасов, слесарь П. И. Черноусов, машинист техник-лейтенант П. А. Ханеев, машинист техник-лейтенант Л. И. Балашов, начальник депо инженер-лейтенант тяги С. И. Присяжнюк, слесарь И. Г. Белокопытов и слесарь-автоматчик В. С. Корнюшин.

По Советскому Союзу

Караваны с хлебом нового урожая

На южных реках страны начались перевозки хлеба нового урожая.

На Днепре буксирный пароход «Баку» расставил на ряде пристаней баржи под погрузку зерна. 9 июля из Каховки и Калининска на Херсон отправлены первые партии нового хлеба. Суда, груженные зерном, вышли также из Варваровки на Николаев.

Развернулись перевозки хле-

ба нового урожая на Дону. На Ростов одновременно из нескольких пунктов отправлены суда с зерном. Теплоход «Диспетчер» повел баржу из Романовки.

Идет транспортировка хлеба по Маньчжскому водному пути.

На крупнейшей перевалочной пристани Волжского бассейна — в Красноармейске началась погрузка хлеба на суда.

ТАСС.

Международный шахматный турнир

Сегодня в Швеции открывается международный шахматный турнир. В нем примут участие 20 шахматистов 11-ти стран.

Советский Союз представит гроссмейстеры Болеславский, Бондаревский, Котов, Лиленталь, Рогозин, Флор и молодой мастер Бронштейн.

Занявшие в Стокгольмском турнире первые пять мест будут участвовать в 1949 году в международном «турнире десяти». В этом состязании сильнейших они встретятся с участниками недавно проходившего в Гааге и Москве матч-турнира на первенство мира — Смысловым, Кересом, Решевским и Эйве.

Победитель «турнира десяти» получит право играть в 1950 году матч с чемпионом мира по шахматам гроссмейстером СССР Ботвинником. ТАСС.

ОСВОЕНИЕ МАЛЫХ РЕК

В нынешнем году в Брянской области развернуты большие работы по транспортному освоению рек. Река Десна сделана судоходной на протяжении 240 км. Катера с баржами возят по ней лесоматериалы, известь, промышленные товары для районов, отдаленных от железных дорог.

В Суражском и Гордеевском

районах заканчивается освоение для судоходства реки Паути на протяжении 40 км.

Колхоз «Новый мир» Трубчевского района и лесопромысловая артель имени Чкалова Жуковского района строят для речников баржи грузоподъемностью в 15 и 20 тонн. Пять таких барж уже курсируют по Десне. ТАСС.

На пленуме городского комитета ВКП(б)

ТЩАТЕЛЬНО ГОТОВИТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ К РАБОТЕ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Состоялся очередной пленум Тайгинского городского комитета ВКП(б). Членом заслушал и обсудил доклад о ходе подготовки предприятий к работе в зимних условиях, с которым выступил исполняющий обязанности начальника отделения тов. Кожевников.

Докладчик отметил, что подготовка к зиме в этом году идет значительно лучше, чем в прошлом году. И это правильно. Однако т. Кожевников не нашел нужным вскрыть истинные причины срыва установленных сроков сдачи ряда объектов в эксплуатацию. Он ни словом не обмолвился почему так плохо идет ремонт многоквартирных домов в районе Забура, а ведь Кожевникову хорошо известно, что многие железнодорожники не имеют возможности получить хорошую благоустроенную квартиру. Обшел докладчик и другие острые вопросы.

Много раз были правы товарищи, когда, выступая в прениях, подвергли резкой критике недостатки работы руководителей отделений дороги и, в частности, т. Кожевникова. Председатель райпрофсожа т. Лукин сказал: тов. Кожевников не в курсе дел подготовки предприятий к зиме, доклад пестрил устаревшими данными, несли общий, расплывчатый характер. Ясно, что он не мог удовлетворить присутствующих на пленуме товарищей. В аппарате отделения дороги процветают элементы чванства и высокомерия к своим подчиненным. Такому негодному, бюрократи-

ческому стилю руководства надо положить конец.

Секретарь партийного бюро паровозного депо т. Кликунов обратил внимание присутствующих на низкое качество выполняемых работ. Из приведенных им примеров видно, насколько плохо и безответственно начальник стройцеха отделения дороги т. Хохлов относится к делу качественного ремонта объектов. В инструментальной кровле пришла в негодность. Атмосферные осадки заливали цех, вода попадала на дорогостоящий инструмент и приводила его в негодность. Так было до ремонта кровли. Такое же положение с крышей осталось и после ремонта ее.

Секретарь узлового парткома т. Смирных посвятил свое выступление вопросам подготовки кадров к зиме. Он резко критиковал руководство отделения дороги за безразличное отношение к вопросам распространения передовых методов труда, за казенный, формальный подход к делу повышения технических знаний железнодорожников. Узловой технический кабинет влачит жалкое существование, но в отделении дороги не находят времени для того, чтобы навести там образцовый порядок.

В хвалебном тоне было построено выступление начальника дистанции пути т. Ряпша. Он много говорил о достижениях, а вот почему получают частые сходы паровозов на трамплинных путях, преднамеренно умалчивал. Случайно ли это? Нет, конечно. Руководители дистанции на содержание

трамплинных путей смотрят сквозь пальцы, не принимают мер к тому, чтобы заблаговременно подготовить их к работе в зимних условиях.

С резкой критикой по адресу исполняющего обязанности начальника материального склада т. Комлева выступили начальник паровозного депо т. Ячменьков и вагонного депо т. Дудко. Ораторы справедливо упрекали работников склада и, в частности, Комлева за плохое снабжение предприятий материалами, необходимыми для выполнения производственного плана на подготовку объектов к зиме.

На пленуме был задан докладчику вопрос о меловой разметке вагонов в пути следования, но т. Кожевников ничего вразумительного в этом отношении не сказал.

В прениях также выступили секретари партийных организаций цеха паровозников тов. Гавва, склада топлива Беспалов, начальник станции т. Дмитрий, участковый ревизор т. Ряпша, т. Комлев (материальный склад).

В заключение прений выступил секретарь ГК ВКП(б) тов. И. Я. Белогин. Он подверг суровой, но справедливой критике докладчика, обвиняя его в негодном, кабинетном стиле руководства подготовкой предприятий к зиме.

Пленум принял решение, направленное на устранение вскрытых недостатков, на обеспечение выполнения намеченных мероприятий по подготовке отделения дороги к работе в зимних условиях.

О регистрации транспортных средств

Решение Тайгинского горисполкома № 210 от 17 июля 1948 года

На основании постановления об издании обязательного постановления, утвержденного ВЦИК и СНК РСФСР от 30 марта 1931 г. (С. У. РСФСР № 17 ст. 186) исполнительный комитет РЕШАЕТ:

1. Обязать граждан, проживающих на территории гор. Тайга, владельцев транспортных средств, мотоциклов, велосипедов, лошадей и других животных, используемых в извозном промысле, зарегистрировать до 1-го августа в городском отделе коммунального хозяйства и получить на транспортные средства номерные знаки.

2. Установить таксу сбора за регистрацию и выдачу номерных знаков в следующих размерах:

а) автомобили с каждой силой — 15 руб.;
б) мотоциклы с каждой силой — 7 руб.;
в) велосипеды — 7 руб.;
г) лошади — 150 руб.;
д) животные (кроме лошадей), используемые в извозном промысле — 50 руб.

3. Возложить на горкомхоз т. Москалева регистрацию и выдачу номерных знаков на вышеперечисленные транспортные средства.

4. За уклонение от регистрации транспортных средств и нарушение настоящего решения виновные подвергаются штрафу до 100 руб. или принудительным работам сроком до одного месяца.

Настоящее решение вступает в силу по истечении 15 дней со дня опубликования.

Председатель исполкома городского Совета И. Тризна.
Секретарь исполкома городского Совета Т. Агеев.

Учесть недостатки

Выступлением хоровой группы начался на днях концерт участников художественной самодеятельности клуба имени Ленина. Концерт вызвал заслуженное внимание со стороны зрителей.

Хор, руководимый З. И. Меркуловой, добросовестно подготовил свои номера, исполнив две русские народные песни «На закате» и «Калинка». Приятное о себе впечатление оставили запевалы Перепечкина и Базахова, которые задушевно и с любовью отнеслись к своей работе в хоре. Улучшение художественного руководителя в том, что он не привлёк к концерту художника клуба, а было бы еще эффективней, если бы размещение хоровой группы было связано с декоративным оформлением.

Искренность и непосредственность переживаний, простота, без всякой манерности и надуманности — таково было выступление с художественным словом Ю. Фатеевой. Она прочла стихотворение «Песня о гармонисте», после которого зрители долго не отпускали со сцены исполнительницу, наградив ее продолжительными аплодисментами.

Солстка хора Л. Хомичева, имеющая неплохую вокальную одаренность, исполнила «Попури» Штрауса и песенку Мокроусова «Гармонь». «Попури» Штрауса ею были исполнены слабо, а «Гармонь» Мокроусова получилась монотонной и незапоминающейся.

Чувствовалась недоработка в исполненных номерах танцевальной группы. Руководителю этой группы Листаровой надо больше репетиций проводить непосредственно на сцене.

Можно надеяться, что с такими результатами, с какими прошел этот концерт, учтя все недостатки и сделав программу более обширной, коллектив художественной самодеятельности клуба в празднование Сталинского дня железнодорожника порадует тайгинцев новыми интересными концертами.

Ю. Федорович.

Д. И. ПИСАРЕВ

(К 80-летию со дня смерти)



Выдающийся русский публицист и литературный критик Дмитрий Иванович Писарев родился в 1840 году. Учился он в Петербурге в гимназии, а затем в университете. Восемнадцать лет он начал сотрудничать в печати. Общественная и политическая деятельность Писарева началась в шестидесятых годах. Он страстно обличал крепостничество, ставившее миллионы массы крестьянства в положение рабов, обличал поповское мракобесие, затемнявшее сознание масс и препятствовавшее борьбе трудового народа за свое освобождение. От поэтов, писателей, художников, композиторов Писарев требовал, чтобы они своим творчеством служили народу, чтобы их творчество было жизненным, правдивым. В 1862 году Писарев написал для негалагального издания статью, в которой он призывал к свержению самодержавия. За эту статью он свыше четырех лет пробыв в заключении в Петропавловской крепости, но и будучи в тюрьме, продолжал сотрудничать в журналах. Борясь против царизма, Писарев в отличие от Чернышевского и Добролюбова неправильно отводил главную роль «передовой личности», ведущей за собой массы, а не массам, которые решают судьбу освободительного движения, которые сами из своей среды выдвигают передовых людей, своих вождей.

Большая историческая заслуга Писарева в том, что он был борцом за освобождение человеческой личности, борцом против крепостничества, против насилия и произвола в царской России.

В 1868 году 16 июля Писарев утонул в Рижском заливе.

Ответ. редактор Т. Демидов.

Международный обзор

Совещание в Кобленце

Западные державы, проводящие политику раскола Германии, решили очевидно ускорить осуществление своих планов. С 8 по 10 июля в небольшом городе Западной Германии Кобленце было созвано секретное совещание премьер-министров земель (немецких провинций), входящих в американскую, английскую и французскую зоны оккупации.

Премьер-министры обсудили разрабатываемые в Лондоне под американскую диктовку так называемые «рекомендации». Эти «рекомендации», вызвавшие резкое недовольство немецкого народа, имеют в виду созыв учредительного собрания, разработку «конституции» Западной Германии и пересмотр границ между отдельными землями. Все это в конце концов должно по замыслу оккупационных властей и, в первую очередь, американских дельцов привести к созданию зависимого от Соединенных Штатов западно-германского государства.

Еще при открытии совещания немецкая печать предсказывала, что премьер-министры воздержатся от одобрения директив оккупационных властей. Эти предположения действительно подтвердились, т. к. министры не решились прямо поддержать предложения, к которым народ Германии относится резко враждебно.

Премьер-министры заявили, что западно-германское государство с собственной конституцией и правительством создавать не следует. Они, по сообщениям печати, не согласились также с перекройкой границ. Известно, что американцы торопятся с выделением Рурского района в особое

государство, которое могло бы стать колонией, руководимой американским военным губернатором. Премьер-министры высказались за ограничение прав оккупационных властей, за предоставление немцам права организации торговых представительств за границей для ведения внешней торговли и т. д.

Все эти контр-предложения, однако, носят лицемерный и формальный характер — немецкие социал-демократы и христианско-демократический союз всегда поддерживали начинания и планы западных держав. «Оппозиция», выражаемая на совещании в Кобленце, была лишь средством обмана немецкого народа. Премьер-министры хотят создать видимость того, что они отказались под давлением оккупационных властей и пошли навстречу их мероприятиям как «временным» и якобы не предполагающим расчленения Германии.

Трусливая, двуличная линия премьер-министров западно-германских земель объясняется просто. Опубликованное варшавским совещанием министров иностранных дел восьми держав во главе с СССР заявление вновь открыло перед немецким народом надежды на получение прочного демократического мира и сохранения единства страны.

Совещание в Кобленце — жалкая попытка ослабить впечатление, произведенное последовательной, миролюбивой политикой Советского Союза и других участников варшавского совещания.

После окончания перемирия в Палестине

В Палестине по окончании четырехнедельного перемирия во-

зобновились военные действия.

На заседании Совета Безопасности 6 июля при обсуждении палестинского вопроса выступил представитель СССР А. А. Громыко. Делегат Советского Союза обратил внимание Совета Безопасности на тот факт, что посредник Объединенных Наций Бернадотт, выполняя поручение об организации перемирия в Палестине и урегулировании спора, отступил от тех основ, которые были определены решением Генеральной Ассамблеи от 29 ноября 1947 года. Как известно, тогда Генеральная Ассамблея высказалась за раздел Палестины на 2 государства — арабское и еврейское. Между тем, Бернадотт вел дело к урезке еврейского государства и созданию «союзного» арабско-еврейского государства путем включения территории Палестины в состав Трансиордании.

Вместо организации на территории Палестины независимого арабского государства, что было бы в интересах арабского населения страны, подготавливается увеличение территории Трансиордании — английской военной базы на Востоке. Вместо организации независимого государства подготавливается урезка его территории и ограничение прав евреев в рамках автономии внутри «союзного» арабского государства. Все это обостряет вражду между арабами и евреями и облегчает осуществление корыстных интересов Англии и США, стремящихся во что бы то ни стало закрепиться в нефтяных районах Ближнего Востока.

В. Гришанин.