Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КУЗБАСС

ОРГАН КЕМЕРОВСКОГО ОБКОМА КПСС И ОБЛАСТНОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ

Газета основана в январе 1922 года.

№ 118 (17049). ЧЕТВЕРГ, 22 МАЯ 1980 года.

Цена 2 коп.

В НОМЕРЕ

● За высокий урожай. 1 стр.
● О мерах улучшения партийно-политической работы на железнодорожном транспорте. 2, 3 стр.
● К предстоящим гастролям Новокузнецкого драмтеатра. 4 стр.

ПЯТИЛЕТКА, ГОД ЗАВЕРШАЮЩИЙ

БЫТЬ ЩЕДРЫМ КОЛОСУ!

С ГЕКТАРА — ПОЛНОЙ МЕРОЙ

Что может дать гектар кузбасской пашни! Факты говорят: очень многое.

Кузбасс — родина мировых рекордов по урожайности картофеля, выходящей за тысячу центнеров с гектара. На полях области бывали урожаи зеленой массы кукурузы, превышающие пятьсот и даже шестьсот центнеров на гектаре. В опытно-производственном хозяйстве «Новостройка» запрограммировали и перекрыли шестисотцентнеровый сбор кормовых корнеплодов. В передовых хозяйствах уже не удивляются тому, что на отдельных массивах снимают зерна по сорок, пятьдесят и больше центнеров с гектара.

Двадцать—тридцать центнеров зерна, триста и больше центнеров турнепса, зеленой массы кукурузы, двести и больше центнеров картофеля, триста—пятьсот центнеров капусты с гектара — это не рекордные, а из года в год повторяющиеся урожаи в хозяйствах высокой культуры земледелия. Даже в прошлом, неблагоприятном для земледелия году колхоз имени Кутузова в Тяжинском районе получил зерна более двадцати центнеров с гектара. Звено В. П. Биндюка из совхоза «Зарубинский» вырастило на каждом гектаре более трехсот центнеров зеленой массы кукурузы, звено М. И. Доровых из совхоза «Луч» — до двухсот центнеров картофеля. Высокие урожаи сельскохозяйственных культур собрали колхозы имени Коминтерна и «Заря» Ленинск-Кузнецкого района, имени Мичурина, имени Жданова, «Ударник полей» Промышленновского района, совхозы «Елыкаевский», «Заря», «Тамбарский», опытно-производственное хозяйство «Возвышенка», госплемзавод «Октябрьский», Мариинский совхоз-техникум и другие.

Все это убедительно говорит о щедрости земли Кузнецкой. Но щедра она только для тех, кто неутомимо и щедро оплачивает ее дары, заботится о плодородной силе пашни.

Выступая на третьем Всесоюзном съезде колхозников, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев подчеркивал: «Защита почв — это дело всего нашего общества. Любую порчу земли следует рассматривать как антиобщественный поступок. Кто покушается на землю, нерадиво относится к ней, не повышает ее плодородия, тот подрывает исходную материальную основу благополучия народа».

Защита пашни от эрозии, повышение ее плодородия обеспечивается высокой культурой земледелия, разумным хозяйствованием на ней. Но о какой культуре земледелия, о каком разумном хозяйствовании может идти речь, скажем, в совхозе «Авангард», если в прошлом году здесь не получили и семи центнеров зерна с гектара! Ссылки на плохую погоду в данном случае не могут быть признаны состоятельными, потому что в смежном с «Авангардом» Мариинском совхозе-техникуме зерна намолотили более 16 центнеров с гектара. И таких фактов во всех почвенно-климатических зонах области немало. Во многих хозяйствах еще низка культура земледелия.

Высокая культура земледелия включает в себя обширный перечень важнейших земледельческих факторов. Во-первых, она немыслима без рациональных семена, наиболее урожайных сортов. Это исключение из практики весновспашки. Зябь и чистый пар, поднятые в оптимальные сроки под все основные культуры, — таково непреложное требование к основной обработке почвы в современном полеводстве.

Высокая культура земледелия — это накопление максимума влаги в почве, и такая система влагоохранительной, почвозащитной обработки почвы, которая предотвращает эрозию, уничтожает сорняки, позволяет сохранять и рационально использовать влагу.

Неотъемлемым слагаемым высокой культуры земледелия являются расчетливый выбор сроков выполнения всех видов обработки данного конкретного поля и самого сева, выполнение всех работ быстро, с высоким качеством, что возможно лишь при хорошо подготовленной технике и высоком мастерстве механизаторов, способных обеспечить высокопроизводительное ее использование.

Очень важно так организовать труд, чтобы механизаторы имели все условия для наиболее эффективного использования машин и выполнения работ в предельно сжатые сроки. Как показал опыт совхозов «Борисовский», «Мазуровский», опытно-производственного хозяйства «Новостройка» и других, организация комплексных отрядов ипатовского типа в полной мере отвечает всем этим требованиям.

Следует, однако, напомнить, что, как и во всяком живом деле, в ипатовской организации работ на полях формализм нетерпим. Во многих совхозах и колхозах в прошлом году комплексные, посевные, кормозаготовительные, уборочные отряды были созданы формально. Все работы проводились по существу по-старому. Концентрированного использования пашни не получилось. В результате и с севом, и с заготовкой кормов, и особенно с уборкой урожая было допущено не оправданное никакими объективными причинами отставание. Особенно пагубно отразился на этих работах формальный подход к передовому приему в большинстве хозяйств Топкинского, Ижморского, Мариинского районов.

Наша земля способна на большую отдачу. Но нельзя рассчитывать, что эта отдача придет сама собой. Великий новатор земледелия И. В. Мичурин учил не ждать милостей от природы, а брать их у нее. Не вырывать силой, а брать разумом, расчетливо, в согласии с достижениями передовой науки, всячески оберегая природу, ее фундамент — землю, приумножая ее плодородную силу.

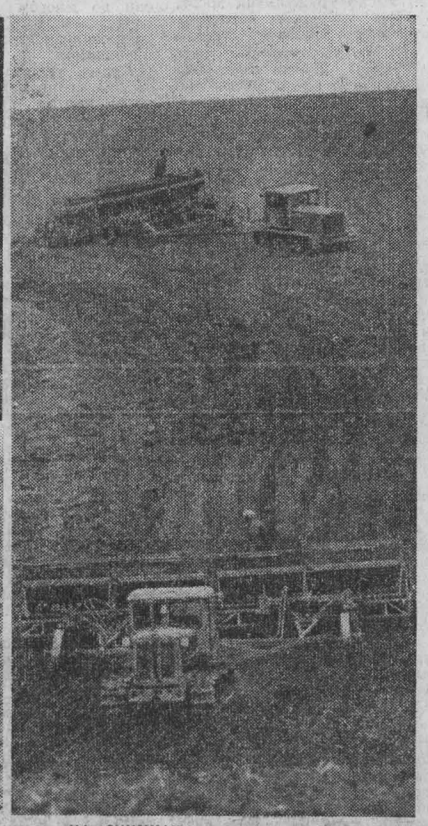
В области немало специалистов, которые со знанием дела, расчетливо организуют работу на земле и добиваются высокого ее плодородия. К сожалению, не мало еще и таких специалистов, которые не проявляют хозяйской заботы о земле, о росте ее плодородной силы.

Наукой, практикой специалистов передовых хозяйств доказано, что в условиях Промышленновского, Ленинск-Кузнецкого, Беловского, степной части Тисульского, Чебулинского, Прокопьевского и других районов безотвальная обработка почвы с оставлением стерни, кулисное снегозадержание — верное средство защиты ее от эрозии, повышения урожайности. Несмотря на это, в названных районах немало еще сторонников «классической» пахоты с оборотом, разрушающей структуру почвы, рождающей ветровую эрозию. Далеко не все специалисты — сторонники снегозадержания. Не все из них высоко ценят такие приемы, как своевременное закрытие влаги в почве, до- и послепосевное прикатывание полей.

В области полным ходом идут весенние полевые работы. Механизаторы многих хозяйств Ленинск-Кузнецкого, Промышленновского, Беловского, Прокопьевского районов своевременно закрыли влагу в почве, вовремя посеяли ранние культуры.

К сожалению, есть факты и небережливого отношения к влаге, запасы которой в почве далеко не богатые. Партийные организации призваны повысить ответственность специалистов, командиров производства, механизаторов за своевременность и высокое качество проведения всех полевых работ, за высокую культуру земледелия, за максимальную отдачу каждого гектара сельскохозяйственных угодий.

СЕВ ИДЕТ: *НОВОКУЗНЕЦКИЙ РАЙОН*



МЕХАНИЗАТОРЫ совхоза «Сосновский» прилагают все усилия для успешного проведения весенне-полевых работ.

На посеве ячменя механизированное звено в составе П. Е. Егубнова, В. И. Жаворонкова, И. В. Чинцова при норме 36 гектаров засевает до 75 га. Высокими темпами ведет посадку картофеля и звено С. Е. Койнова. Ежедневно его коллектив перевыполняет норму в полтора—два раза.

НА СНИМКАХ: трактористы И. И. Быков, В. С. Беляев отлично работают на севе зерновых; агрегаты остановились на несколько минут: механизаторы Л. О. Виль, А. Ф. Салтыков, А. Я. Зыков, Н. Д. Вилисов, звеньевой С. Е. Койнов и заместитель секретаря парткома В. И. Трубчанин проверяют качество посадки картофеля; идет сев.

Фото В. Грызыхина.

ДНЕВНИК ПОЛЕВЫХ РАБОТ

По данным управления сельского хозяйства облисполкома, на 20 мая совхозы, колхозы, тресты и управления завершили яровой сев на 324,2 тысячи гектаров — 36,7 процента плана. План посадки картофеля выполнен на 9,8, овощей — на 36, обработки паров — на 28 процентов.

Ход основных полевых работ в районах характеризуется такими показателями (в первой колонке — выполнение плана ярового сева в процентах, во второй — посадки картофеля и в третьей — обработка паров, в тысячах гектаров):

«Кузбассуголь»	56,1	1648	—
Новокузнецкий	51,0	1448	—
Ленинск-Кузнецкий	50,3	233	5,8
Беловский	49,2	568	5,8
Промышленновский	42,4	127	4,3
Яйский	41,9	20	2,9
Чебулинский	40,6	52	—
«Свинопром»	38,7	69	2,2
«Овощепром»	38,4	1666	0,1
Кемеровский	38,4	608	0,7
Прокопьевский	36,1	661	0,1
Топкинский	35,9	94	6,7
Крапивинский	34,9	34	3,3
Тисульский	26,7	20	—
Юргинский	26,3	292	1,7
Мариинский	26,3	89	0,5
Яшкинский	25,7	210	1,1
Ижморский	25,1	2	3,5

Очень медленно идет посадка картофеля в Ижморском, Тяжинском, Тисульском, Яйском районах. Дело можно ускорить, нарезая гребни впрок за пять—шесть дней до посадки картофеля. Немедленно, в день—два, необходимо достать все семенные клубни из хранилищ и обогреть их на воздухе перед посадкой.

Плохо работают земледельцы большинства хозяйств на паровых полях. Темпы здесь необходимо удвоить и обработать все пары до 1 июня.

По-прежнему кое-где допускается брак на предпосевной обработке пашни. Девиз сева — высокое качество, высокие темпы работ!

КОГДА ТРУД В РАДОСТЬ

Степан Иванович Сикора, главный агроном совхоза «Сидоровский», был относительно спокоен: работа, он считал, ладилась, и, значит, «нечего было зря лихорадиться».

Работа ладилась — это так. В картофелехранилище урчал экскаватор, трактор бойко вывозил семена наверх: там их сортировали. А солнце в эти дни было щедрое, и картофель за неделю успевал хорошо проявровизироваться.

Клубни были хорошие: сухие, без гнили. За это спасибо Татьяне Андреевне Безруких и Альбине Григорьевне Ноговициной. Они старательно следили всю зиму за семенами.

Посадка шла неподалеку от хранилища — поле было рядышком, через лог. Хозяином поля был Владимир Ащеулов. Среди звеньевых самый молодой, но уже достаточно опытный картофелевод.

Тут следует заметить, что все четыре звена картофелеводов в совхозе нынче переведены на безнарядную систему оплаты труда. Прежде чем принять такое решение, агрономы хозяйства не единожды обговорили это с механизаторами, картофелеводами. Ащеулов и Сикора съездили на курсы в совхоз «Елыкаевский». По возвращении они еще раз посоветовались с товарищами и решили: попробуем. Для каждого звена были составлены технологические карты, разработаны договоры. Теперь звено — полный хозяин в поле. Ему готовить почву, садить, убирать урожай и работать качественно, ибо от этого зависит оплата труда.

Вот при загрузке картофеля в бункеры сажалки просыпалось на край поля десяток клубней. Тут же подошла женщина с ведерком и собрала. Потом мы обратили внимание на ложечки, которые захватывают картофель. Они были шире обычных и отличались по конструкции от заводских.

— Сами переделали, — объяснил Ащеулов. — Такими клубни надежнее захватываются.

Протравливание семян картофеля ведется не в хранилище, а непосредственно при посадке: бочки с суспензией трехпроцентного раствора ТМТД установлены прямо на сажалках. По мнению механизаторов, так эффективнее... Все это подтверждает: при новой системе оплаты труда картофелевод становится истинным хозяином своего поля.

Кстати, о поле. Посадку картофелеводы решили вести вместе. Скажем, сегодня они работают на поле Владимира Ащеулова, завтра перейдут на поле Тимофея Перфильева, послезавтра — на поле Ивана Шалупенко, затем помогут Петру Сикоре. Причем подчиняются картофелеводы тому, на чьем поле работают. На начальном цикле работ так удобнее: машины с семенами подходят к обоим краям поля, и простоев в ожидании семян не бывает. Тут же—бензозаправщик, машина с суспензией. Затем каждое звено будет работать отдельно.

За день механизаторы засаживают в среднем около 50 гектаров. Это больше нормы. Работа у них спорится. И думается, что сидоровские картофелеводы, получающие самый дешевый в Западной Сибири картофель, не подведут и на этот раз.

Ячмень сеяли тоже вместе. Прошлый год было два отряда, нынче скомплектовались в один. И тут, пожалуй, немалую роль сыграл «луноход» — бункер-накопитель, прозванный так механизаторами за похожесть на космическую машину. Соорудил «луноход» совхозный слесарь Виктор Григорьевич Наумов. Нынче он сам им управляет. Сооружен бункер на базе списанного комбайна, емкость его — шесть тонн.

Ведь как обычно делается в других хозяйствах: подъезжает к сеялке машина с мешками, и сеяльщики начинают таскать эти мешки, пересыпать семена в сеялку. Времени на это уходит порядочно. А здесь проще: подъехал «луноход», установил шнек над сеялкой — и через несколько минут все загружено. Механизаторы этой новинкой очень довольны. Простоев из-за семян нет, сев идет быстро.

Земледельцы совхоза думают уложиться в срок—закончить сев за десять рабочих дней.

Е. БОГДАНОВ.

ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ

На десять дней позже вывели нынче на поля посевные агрегаты трактористы Н. Пересыпкин и А. Повар. из первого отделения совхоза «Чумайский». Десять тракторов, в том числе три «Кировца», за короткое время прибили влагу и подготовили широкий фронт для посевных агрегатов. Сейчас шесть тракторов занято севом зерновых. К 20 мая они засеяли больше 60 процентов плановой площади. Практически чумайские земледельцы уже вошли в традиционный график проведения посевной кампании. При этом особое внимание уделяется качеству полевых работ.

Достигнуто это благодаря тщательной подготовке техники к ответственной кампании, внедрению прогрессивной организации труда.

В. КАРМАНОВ, корр. «Кузбасса».

Чебулинский район.

Прием Л. И. БРЕЖНЕВЫМ И. ВЕРДЕЦА

20 мая Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев принял в Кремле члена Политисполкома ЦК РКП, Премьер-Министра правительства СРР И. Вердеца, находящегося в Советском Союзе с официальным дружественным визитом.

Состоялась беседа, в которой принял участие член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.

Товарищ Л. И. Брежнев отметил, что для дальнейшего развития советско-румынского сотрудничества, в том числе в экономической области, имеются немалые возможности. Было высказано удовлетворение тем, что на недавнем совещании ПКК государств — участников Варшавского Договора принята хорошая платформа для совместной работы во имя упрочения мира в Европе и во всем мире.

И. Вердец передал тов. Л. И. Брежневу и другим советским руководителям дружественный привет от тов. Н. Чаушеску. Тов. Л. И. Брежнев поблагодарил и со своей стороны передал наилучшие пожелания Н. Чаушеску и другим румынским руководителям.

Беседа прошла в теплой товарищеской атмосфере.

В беседе также участвовали: с советской стороны — помощник Генерального секретаря ЦК КПСС А. И. Блатов, посол СССР в СРР В. И. Дрозденко; с румынской стороны — член Политисполкома ЦК РКП, зам. Премьер-Министра правительства СРР Н. Константин, член Политисполкома ЦК РКП, зам. Премьер-Министра правительства СРР К. Буртикэ, посол СРР в Советском Союзе Т. Дудаш.

ВИЗИТ ЗАВЕРШЕН

20 мая в Кремле завершились переговоры между членом Политбюро ЦК КПСС, первым заместителем Председателя Совета Министров СССР Н. А. Тихоновым и членом Политисполкома ЦК РКП, Премьер-Министром правительства СРР И. Вердецем.

Во время переговоров было продолжено рассмотрение вопросов экономического сотрудничества как на двусторонней основе, так и на многосторонней основе в рамках Совета Экономической Взаимопомощи.

По итогам переговоров согласовано совместное коммюнике, которое будет опубликовано в печати.

☆ ☆ ☆

В этот же день в Кремле состоялось подписание долговременной программы развития специализации и кооперирования производства между СССР и СРР.

☆ ☆ ☆

Во второй половине дня И. Вердец отбыл из Москвы в Бухарест. На аэродроме его провожали А. Н. Косыгин, Н. А. Тихонов, К. В. Русаков, другие официальные лица.

(ТАСС).

ПОБЕДНЫЙ РАПОРТ

Горняки производственного об'единения «Сибруда» досрочно рапортовали о завершении своих пятилетних обязательств.

За минувшие годы ими добыто почти полтора миллиона тонн сверхплановой руды. Только за нынешний год ее добыча по объединению увеличится почти на два миллиона тонн. Перевыполнено также обязательство и по выдаче концентрата. Особенно весомый вклад в общий успех внесли шерегешцы и таштагольцы.

(Корр. «Кузбасса»).

г. Новокузнецк.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

В конференц-зале производственного объединения «Кузбассуголь» состоялось первое занятие общественного университета технического прогресса. В составе его слушателей — директора, главные специалисты шахт, обогатительных фабрик и аппарата объединения.

На первом занятии прочитали лекции «Основные направления развития шахт в одиннадцатой пятилетке и пути совершенствования технологии работ» генеральный директор производственного объединения «Кузбассуголь», кандидат технических наук В. М. Станкус, «Прогноз и предотвращение горных ударов на шахтах» — профессор Сибирского филиала Всесоюзного научно-исследовательского института горной геомеханики и маркшейдерского дела, доктор технических наук П. В. Егоров, «Выемочная техника для пластов крутого падения средней мощности» — заведующий Кемеровским отделением КузНИУИ А. И. Дашковский.

В. КАЛАЧИНСКИЙ.

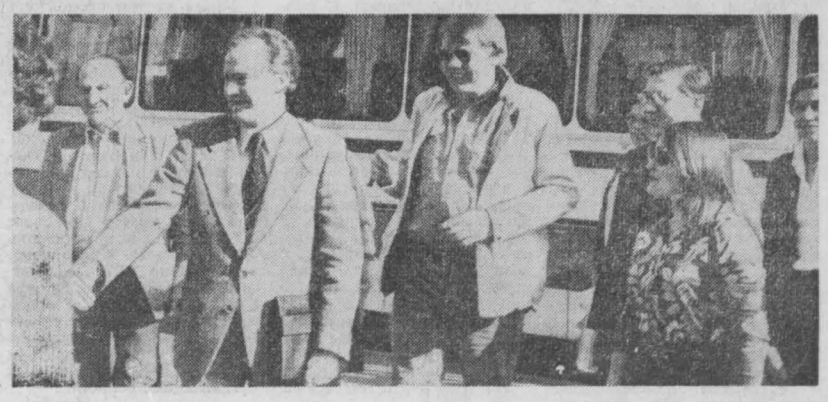
г. Кемерово.

СЕРДЕЧНЫЕ ВСТРЕЧИ

Делегация Рурско-Вестфальского окружного комитета Германской компартии во главе с Вернером Хенером после знакомства с Междуреченском и Новокузнецком прибыла в Прокопьевск. Вчера гости осмотрели санаторий и базы отдыха трудящихся в Зенкове, они беседовали с отдыхающими, интересовались организацией лечения больных. Затем делегация посетила краеведческий музей. Во Дворце пионеров и музыкальной школе № 1 коммунистов из ФРГ исключительно тепло приветствовали дети и педагоги.

Во второй половине дня состоялась встреча коммунистов ГКП с партийным активом Прокопьевска, которая прошла под знаком дружбы и интернационализма. Гости ответили на многочисленные вопросы, сердечно поблагодарили кузбассовцев за радушие и гостеприимство.

Вчера же делегация отбыла в Москву. В Новокузнецком аэропорту гостей провожали секретарь обкома КПСС В. Е. Суслов, первый секретарь Прокопьевского горкома КПСС А. П. Шадрин, председатель Прокопьевского горисполкома Ю. Ф. Винников, ответственные работники обкома КПСС.



НА СНИМКЕ: гости из ФРГ в Новокузнецке.

Фото В. Волченкова.

УЛУЧШАТЬ ПАРТИЙНУЮ РАБОТУ

Как уже сообщала наша газета, состоялось собрание актива областной партийной организации. На нем рассмотрены задачи областной партийной организации по выполнению постановления ЦК КПСС «О мерах улучшения партийно-политической работы на железнодорожном транспорте».

С докладом выступил первый секретарь областного комитета партии Л. А. ГОРШКОВ.

— Наша партия, советский народ, все прогрессивное человечество торжественно отметили 110-ю годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина, — сказал докладчик. — Ленинская ударная трудовая вахта, торжества, посвященные знаменательному юбилею основателя Коммунистической партии и первого в мире социалистического государства, празднование Дня международной солидарности трудящихся 1 Мая, 35-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне вновь продемонстрировали неразрывное единство партии и народа, тесную сплоченность советских людей вокруг КПСС, ее Центрального Комитета во главе с товарищем Леонидом Ильичом Брежневым.

Ярким подтверждением последовательной миролюбивой внешней политики нашей страны, всего мирового социалистического содружества явились Декларации и Коммюнике совещания Политического консультативного комитета государств—участников Варшавского Договора.

Кузбассовцы, как и все советские люди, единодушно поддерживают и одобряют твердый курс нашей партии на разрядку международной напряженности, обуздание агрессивных сил империализма и самоотверженным трудом вносят свой вклад в укрепление экономического и оборонного могущества Родины.

Призыв партии превратить 1980 год в год ударной работы, работы по-ленински, нашел широкий отклик в трудовых коллективах нашей области. 1 788 предприятий, бригад, участков, цехов и ферм, 28,5 тысячи трудящихся досрочно завершили свои пятилетние задания.

Партия мобилизует коммунистов, всех трудящихся на максимально эффективное использование возможностей развитого социализма, на дальнейший подъем советской экономики, последовательно решает поставленные жизнью проблемы всестороннего развития нашего общества. Одной из таких проблем является необходимость постоянного совершенствования работы железнодорожного транспорта. «...Главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики» назвал в свое время эту отрасль В. И. Ленин.

Большое внимание работе транспорта было уделено в выступлении Л. И. Брежнева на ноябрьском (1979 г.) Пленуме ЦК КПСС. «Положение на транспорте, — говорил он, — надо изменить к лучшему в ближайшее время, ...безотлагательно навести порядок на железных дорогах, укрепить дисциплину во всех звеньях».

Для того, чтобы успешно и в кратчайший срок преодолеть имеющиеся недостатки, ЦК КПСС принял специальное постановление «О мерах улучшения партийно-политической работы на железнодорожном транспорте».

Если кратко сформулировать главное, на что нацеливает нас это постановление, то речь идет, прежде всего, о всемерном повышении боевитости партийных организаций как направляющей силы трудовых коллективов, усилении авангардной роли коммунистов-железнодорожников, которые должны своим примером самоотверженной работы цементировать ряды тружеников транспорта, укреплять дисциплину и организованность, мобилизовать коллективы на выполнение планов, своевременное устранение причин, мешающих эффективной работе железных дорог.

Наша область занимает важное место в общей системе железнодорожного транспорта страны. Ежегодно по железной дороге мы отправляем 220 миллионов тонн грузов, в том числе свыше 153 миллионов тонн угля, 12 миллионов тонн металла и много другой продукции.

На отделениях Кемеровской железной дороги и промышленных предприятиях действуют более 300 железнодорожных станций. Общая развернутая длина магистральных и подъездных путей превышает десять тысяч километров. Ежесуточно в перевозочном процессе занято полторы тысячи локомотивов, около 50 тысяч вагонов.

И самое главное, чем мы располагаем, — это кадры железнодорожников, насчитывающие десятки тысяч человек, в том числе 9,5 тысячи коммунистов и десять тысяч комсомольцев. Это они непосредственно, изо дня в день, проводят огромную по своим масштабам и значению работу, на практике осуществляют решения партии по повышению эффективности и технического уровня железнодорожного транспорта.

Областная партийная организация накопила определенный опыт партийного руководства этой сложной отраслью.

Бюро обкома КПСС, выполняя решения XXV съезда партии, постоянно повышает требовательность к партийным организациям и хозяйственным руководителям за состояние дел в коллективах, добивается распространения опыта работы партийных организаций транспорта, умело мобилизующих коллективы на выполнение планов и социалистических обязательств.

Бюро обкома КПСС заслушало отчеты о работе Беловского горкома партии, Новокузнецкого отделения железной дороги. Дважды за последние годы обсуждались вопросы работы транспорта на собраниях областного партийного актива.

В соответствии с постановлениями партии и правительства разработаны и претворяются в жизнь мероприятия по развитию магистрального и промышленного железнодорожного транспорта области в 1978—1980 годах. При обкоме, горкомах партии действуют координационные комиссии по транспорту, которые осуществляют контроль за выполнением принятых решений.

Крупным мероприятием по совершенствованию транспортного процесса в Кузбассе, улучшению обслуживания народного хозяйства и населения перевозками явилось создание по инициативе обкома КПСС и Министерства путей сообщения Кемеровской железной дороги.

Большую организаторскую и политическую работу среди железнодорожников проводят Тайгинский горком КПСС (т. Бурцев), Куйбышевский райком КПСС г. Новокузнецка (т. Иванов), которые уделяют первостепенное внимание укреплению первичных партийных организаций.

Так, за последние четыре года в городе Тайге вновь создано 13 первичных, цеховых парторганизаций и партгрупп. Партийная прослойка на транспортных предприятиях города составляет сейчас почти 19 процентов. Возросло число коммунистов среди ведущих профессий. Теперь каждый второй машинист и каждый третий слесарь по ремонту вагонов и локомотивов является членом партии.

В Куйбышевском райкоме КПСС действенное влияние на повышение боевитости партийных организаций оказывает сложившаяся здесь система регулярного проведения дней райкома. В этот день все ответственные работники выезжают на предприятия, встречаются с секретарями первичных, цеховых парторганизаций, партгрупоргами, анализируют состояние дел, оказывают практическую помощь партийным активистам.

Главной боевой силой в решении ответственных задач по улучшению работы транспорта являются первичные партийные организации, их низовые звенья. На железной дороге действуют 173 первичных, 120 цеховых партийных организаций и 230 партийных групп. Многие из них с высокой принципиальностью подходят к оценке выполнения коммунистами своих служебных обязанностей, ведут решительную борьбу с проявлениями бесхозяйственности, за высокую надежность и эффективность работы, настойчиво занимаются вопросами коммунистического воспитания трудящихся. С полным основанием среди них можно назвать парторганизации Беловского (т. Кузнецов) и Тайгинского (т. Благо) локомотивных депо, строительного управления № 1 «Дорстройтреста» (тов. Тилемзейгер) и ряд других.

На партийных собраниях, заседаниях бюро здесь принципиально, по-партийному оценивается состояние дел, рассматриваются наиболее актуальные вопросы идеологической, организаторской и хозяйственной работы, экономного расходования топливных и энергетических ресурсов, сырья и материалов. За выполнением принимаемых решений установлен действенный контроль.

На транспорте имеется немало партийных групп, которые проявляют высокую организованность, являются ядром коллектива, работают под девизом: «Боевая партгруппа—передовой коллектив».

Под руководством партийных организаций железнодорожники, как и все труженики народного хозяйства, выполняя решения XXV съезда КПСС, активно включились во всенародное соревнование за повышение эффективности и качества работы. Сегодня различными формами трудового соперничества на дороге охвачено более 98 процентов от общего числа работающих. 26 тысяч трудящихся носят звание ударника коммунистического труда.

В производственных коллективах дороги получил широкую поддержку почин передовых локомотивных бригад Новокузнецкого депо «Каждой смене, каждой поездке — высокую эффективность и отличное качество». Инициаторы этого соревнования только в 1979 году провели 21,5 тысячи рейсов с оценкой «отлично».

Ярким проявлением политической сознательности и трудовой активности наших железнодорожников стало движение по формированию и вождению поездов повышенного веса и длины. В прошлом году было сформировано и отправлено 20 тысяч тяжеловесных поездов, которыми дополнительно перевезено более шести миллионов тонн народнохозяйственных грузов.

Самоотверженный труд передовых коллективов и новаторов, большая организаторская и политическая работа партийных, советских, профсоюзных, комсомольских организаций, хозяйственных руководителей позволили добиться определенных положительных результатов.

По сравнению с соответствующим периодом девятой пятилетки объем отправления грузов увеличился на 123,3 миллиона тонн.

Сократилось время простоя вагонов на подъездных путях, исключено 750 тысяч тонн нерациональных перевозок, до 74 процентов повысился уровень маршрутизации отправления топлива, увеличились перевозки грузов промышленным железнодорожным транспортом.

Сегодня в области почти сто процентов грузов перевозится прогрессивными видами тяги, около 80 процентов станций оборудованы электрической централизацией, свыше 30 переведены на диспетчерское управление.

Однако мы должны сегодня прямо сказать, что в целом уровень работы железнодорожного транспорта не в полной мере обеспечивает потребности народного хозяйства и населения области в перевозках. В частности, он не справляется с растущими потоками угля, металла, цемента, строительных, лесных и других грузов, чем сдерживает дальнейшее развитие многих отраслей промышленности, строительства, сельского хозяйства области. Только за четыре месяца текущего года задание по поставке угля не выполнено более чем на 6,2 миллиона тонн, а остатки топлива на складах шахт, разрезов, обогатительных фабрик возросли до десяти миллионов тонн.

Наиболее серьезным недостатком в работе железнодорожного транспорта продолжает оставаться низкая эффективность использования подвижного состава. Один из важнейших качественных показателей использования вагонного парка —оборот вагона — постоянно замедляется, из-за чего только в 1979 году ежесуточные потери погрузочных ресурсов в среднем по дороге составили свыше полутора тысяч вагонов.

Существенные недостатки имеются в эксплуатационной работе. По этой причине допускаются значительные сверхнормативные простои составов. Например, на станциях Предкомбинат, Правотомск, Бирюлинская, Обнорская и других простой готовых составов в два—три раза превышает установленный норматив.

Узким местом продолжает оставаться выгрузка вагонов, сокращение простоя на подъездных путях промышленных предприятий. На подъездных путях, примыкающих к станции Забойщик производственного объединения «Кемеровоуголь» (тов. Резников), при норме 7,3 часа вагоны стоят по 13 часов, на Кузнецком металлургическом комбинате (тов. Критинин) вместо 19—более 22 часов, в объединении «Карболит» (т. Криворучко) —24 вместо 10,7 часа. Увеличились простои вагонов на Западно-Сибирском металлургическом заводе, на заводах «Кузбассэлектромотор», Яшкинском цементном и других предприятиях и в организациях области.

Отрицательно влияет на работу железнодорожного транспорта низкий уровень содержания путевого хозяйства, невыполнение планов капитального ремонта пути, что приводит к снижению скорости и безопасности движения поездов. Все это приводит к авариям на транспорте, к многочисленным нарушениям правил эксплуатации.

Одним словом, недостатков в работе коллективов железнодорожного транспорта на нашей Кемеровской железной дороге сегодня немало. И мы должны со всей откровенностью и ответственностью признать, что они во многом являются следствием того, что партийно-политическая работа, проводимая на железнодорожном транспорте бюро обкома, горкомами, райкомами партии, первичными партийными организациями, не в полной мере отвечает требованиям Центрального Комитета КПСС, четко изложенным в обсуждаемом сегодня постановлении.

Главный недостаток состоит в том, что многие партийные комитеты не всегда глубоко анализируют положение дел на железнодорожном транспорте, слабо влияют на деятельность трудовых коллективов, снизили требовательность к руководящим, инженерно-техническим работникам за использование внутренних резервов производства, укрепление трудовой дисциплины, выполнение государственных планов и социалистических обязательств.

Сейчас, когда мы приступили к реализации постановления ЦК КПСС, первостепенная задача партийных организаций, хозяйственных органов состоит в том, чтобы улучшение работы железнодорожного транспорта стало практическим делом каждого рабочего, специалиста, каждого коммуниста и беспартийного, всего многотысячного отряда железнодорожников Кузбасса.

Постановление требует от нас глубже вникать в деятельность первичных партийных организаций. Добиваться, чтобы они оказывали постоянное влияние на совершенствование работы транспорта, повышение его надежности, эффективности использования подвижного состава, вели решительную борьбу с проявлениями бесхозяйственности, узковедомственного подхода к использованию вагонов и других транспортных средств. Здесь имеется широкое поле деятельности.

К сожалению, не всегда и не везде партийные комитеты берут под свой контроль осуществление мероприятий по внедрению в практику достижений научно-технического прогресса. Например, Беловский горком партии (т. Филимонов) и партийная организация Беловского вагонного депо (т. Извеков) не сумели мобилизовать инженерно-технических работников, весь коллектив депо на выполнение плана технического перевооружения предприятия, которое позволяет поднять производительность труда на ремонте вагонов в два раза. Хорошее дело было пущено на самотек. Потеряно четыре года, израсходовано полтора миллиона рублей, а объем ремонта после всех усилий едва достиг уровня, с которого начинали реконструкцию.

Некоторые партийные организации оставляют без внимания стремление отдельных руководителей, развивая основное производство, оставлять нерешенными проблемы транспорта. В частности, в объединении «Кузбассуголь» (т. Станкус) из 16 фронтов погрузки 25 процентов имеют производительность в пять—семь раз ниже нормы, что значительно увеличивает простой вагонов под грузовыми операциями.

В объединении «Азот» (тт. Коптелов, Хануков) введены дополнительные мощности по производству капролактама, аммиака, заканчивается строительство цеха по выпуску минеральных удобрений. По титулам этих производств предусмотрено освоить на развитии железнодорожного транспорта 4,5 миллиона рублей, а освоено всего 2,5 миллиона рублей. В результате простой вагонов здесь вместо снижения увеличился на 2,2 часа.

Или взять такой резерв повышения эффективности использования транспортных средств, как рационализация перевозок, выбор наиболее оптимальных маршрутов и веса поездов. Например, на Киселевскую центральную обогатительную фабрику около 600 тонн сырья завозится с шахт, расположенных в других городах области. В то же время с шахт, находящихся в Киселевске, буквально вокруг этой ЦОФ, ежесуточно отправляем такое же количество такого же угля на другие горнообогатительные фабрики. Только на этой труднообъяснимой операции дорога ежегодно теряет 3 600 вагонов. И, к сожалению, такие примеры не редкость.

Одним из важных направлений деятельности партийных комитетов должна явиться повседневная забота об ускорении реконструкции железнодорожных предприятий и нового строительства. За четыре года пятилетки в развитие производственной базы, сооружение жилья и объектов соцкультбыта дороги вложено почти сто миллионов рублей.

Однако выделяемые капитальные вложения и существующие мощности строительных организаций далеко не обеспечивают растущие потребности. Поэтому, несмотря на выполнение текущих планов по сооружению объектов, строители не начинают в установленные правительством сроки сооружение двух пунктов подготовки вагонов под погрузку, не обеспечивают ввод в эксплуатацию пяти железнодорожных станций, двух локомотивных депо. В текущем году по предприятиям Минуглепрома намечается сдать в эксплуатацию всего семь из 18 железнодорожных объектов.

Такое положение является следствием того, что тресты «Кузбасстрансстрой» (т. Чубарев), «Сибстроймеханизация» (т. Антонов), «Мостострой-2» (т. Караулов), «Томсктрансстрой» (т. Богач) медленно наращивают мощности подразделений, работающих в Кузбассе, не проявляют должной настойчивости в развитии базы по производству железобетонных изделий, кирпича, конструкций жилых домов и объектов социального назначения.

— Обстановка требует, — говорит Л. А. Горшков, — чтобы горкомы, райкомы КПСС, советские и профсоюзные органы, партийные комитеты предприятий, объединений, железнодорожных узлов, первичные партийные организации, хозяйственные руководители детально рассмотрели положение дел на каждом предприятии магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, внимательно разобрались с имеющимися недостатками, наметили пути использования резервов производства, коренным образом изменили к лучшему положение в этой отрасли.

Важное место в мероприятиях партийных организаций должны найти вопросы дальнейшего совершенствования работы по экономии топливно-энергетических ресурсов, тем более, что железная дорога является одним из основных потребителей электрической энергии. Достаточно сказать, что только из-за простоя поездов у запрещающих сигналов в 1979 году на дороге было нерационально израсходовано 45 миллионов киловатт-часов электрической энергии, а в целом по дороге перерасход составил свыше 76 миллионов киловатт-часов.

Партийным комитетам транспортных предприятий необходимо взять на вооружение тот большой положительный опыт, который накопила за последние годы областная партийная организация, активизировать деятельность комиссий по контролю за расходованием энергоресурсов, шире привлекать к этой работе народных контролеров, комсомольских прожектористов, регулярно рассматривать состояние дел на партийных и рабочих собраниях.

Далее Л. А. Горшков сказал:

— На железнодорожном транспорте области действует семь узловых парткомов. Активно влияет на жизнь трудовых коллективов партийный комитет Кемеровского узла (т. Колосовцев). Объединяя усилия коммунистов, работников локомотивного, вагонного депо, четырех станций и других транспортных подразделений, партком ведет настойчивую борьбу за выполнение производственных задач, воспитывает у каждого работника, и прежде всего у каждого командира, чувство ответственности за состояние дел не только на своем производственном участке, но и на узле в целом.

Горкомам, райкомам партии предложено больше помогать узловым парткомам в их работе, доходить непосредственно до первичных парторганизаций узла. Признано целесообразным при необходимости в интересах дела объединить коммунистов различных подразделений и служб линейных станций и прилегающих к ним участков в единую парторганизацию, а также создавать советы секретарей партийных организаций в транспортных узлах, где наряду с магистральным действует промышленный и автомобильный транспорт.

Центральный Комитет партии поставил задачу: сосредоточить внимание на укреплении первичных партийных организаций предприятий железнодорожного транспорта, улучшать расстановку партийных сил, укреплять важнейшие звенья и решающие участки коммунистами, в том числе за счет приема в партию передовых рабочих.

Некоторые партийные комитеты ослабили внимание к этим вопросам. Прием в партию на предприятиях дороги значительно уменьшился. В результате число коммунистов за четыре года сократилось почти на 400 человек. Сократился прием рабочих в партию на предприятиях Министерства путей сообщения в городах Белове, Междуреченске, Киселевске, Таштаголе, в районах Ижморском, Ленинск-Кузнецком, Яшкинском. А партийные организации городов Гурьевска и Мысков не приняли за четыре года в партию ни одного рабочего-железнодорожника. По этой причине по-прежнему остается низкой партийная прослойка среди монтеров пути, работников станций и вагонных депо.

Горкомам, райкомам партии, узловым партийным комитетам необходимо активнее вести регулирование роста рядов партии, добиться, чтобы в каждом производственном звене действовала партийная организация или партийная группа.

Одним из непременных условий успешного решения стоящих перед партийными организациями задач является правильная расстановка и подбор кадров, их идейная закалка, повышение деловой квалификации. С созданием Кемеровской железной дороги у нас появились более благоприятные условия для решения многих кадровых проблем. И вместе с тем это возлагает на областную партийную организацию особую ответственность за укрепление кадров управления железной дороги, их политическую зрелость, компетентность и деловитость.

Задача это непростая. Сегодня более 20 процентов руководителей основных хозяйственных единиц, служб и отделов не имеют соответствующего образования, высока их сменяемость. У многих руководителей недостает практического опыта руководящей работы.

Анализируя состояние идейно-политического, трудового и нравственного воспитания рабочих и служащих на транспорте, Л. А. Горшков подчеркнул, что в некоторых партийных организациях эта работа не отвечает современным требованиям. Не всегда учитывается специфика трудовой деятельности значительной части железнодорожников, связанная с разъездами, длительным отрывом от места жительства.

В воспитательной работе особое внимание следует уделять кадрам, связанным с пассажирскими перевозками. Мы ежегодно перевозим 42 миллиона человек, а на вокзалах и в поездах нет еще, к сожалению, должного порядка, не изжиты факты грубого и нечуткого отношения к людям.

Не в полную меру используется воспитательная сила социалистического соревнования. В его организации много недостатков и упущений. Живая работа с людьми нередко подменяется формальным принятием обязательств, которые не нацелены на решение узловых проблем. Слабо организовано соревнование между отдельными рабочими, бригадами, участками и другими подразделениями.

Может ли партийная организация станции Топки рассчитывать на воспитательный успех, если социалистические обязательства этого года все еще не оформлены наглядно, книга Почета заполняется от случая к случаю, коллектив не информируется о результатах соревнования, о передовых методах работы, в действиях общественных организаций нет должной слаженности и целенаправленности?

В последнее время несколько ослаблена важная работа по внедрению передовых починов и инициатив железнодорожников страны, не ведется настойчивой работы по распространению опыта передовых коллективов нашей дороги. Так, ценные начинания трудящихся Анжеро-Судженского узла по увеличению перевозок грузов за счет слаженной работы станции и подъездных путей, приемо-сдатчиков Беловского отделения «В тех же вагонах — больше грузов» и другие не только не нашли широкого распространения, но и во многих коллективах оказались забытыми.

Партийным комитетам необходимо повысить ответственность профсоюзных органов за руководство социалистическим соревнованием, совершенствование практики морального и материального стимулирования.

Одним из недостатков партийно-политической работы является то, что некоторые партийные комитеты, многие первичные организации не выполняют в полной мере роль организатора и воспитателя трудовых коллективов, не предъявляют необходимой требовательности к руководящим и инженерно-техническим работникам за воспитание людей, за четкую и слаженную работу коллектива, за создание нормальных условий труда и быта железнодорожников. Об этом откровенно говорили многие коммунисты на открытых ленинских партийных собраниях, высказывая серьезную критику в адрес партийных комитетов, бюро, отдельных коммунистов-руководителей за невнимание к людям, за примиренческое отношение к пьянству и нарушителям дисциплины.

Например, в вагонном депо станции Прокопьевск на протяжении длительного времени рабочим не созданы условия для нормального труда, многие из них вынуждены часто простаивать из-за отсутствия инструмента и материалов. Об этом рабочие вынуждены были написать в областной комитет КПСС. А произошло это потому, что ни партийное бюро вагонного депо (т. Асинцев), ни узловой партком (т. Соколов), ни Центральный райком КПСС г. Прокопьевска не приняли своевременных мер.

Актуальной проблемой для трудовых коллективов железнодорожного транспорта остается борьба за укрепление трудовой дисциплины, сокращение текучести кадров, обеспечение сохранности социалистической собственности. В прошлом году, например, было совершено 5 800 прогулов с потерей более 13 тысяч человеко-дней; следственными органами зарегистрировано почти 600 краж из подвижного состава, причем подавляющее большинство из них совершены работниками железнодорожного транспорта.

Вызывает серьезную озабоченность большая текучесть кадров. Основная причина, как показывает анализ, неудовлетворенность условиями труда и быта, отдаленность работы от места жительства, хронические нарушения режима труда и отдыха железнодорожников. Достаточно сказать, что каждая локомотивная бригада в среднем отработала сверхурочно в 2,5 раза больше, чем установлено законом.

За четыре года текущей пятилетки в целом по дороге введено лишь около двух тысяч квартир, тогда как сегодня более семи тысяч семей остро нуждаются в них. Плохо ведется ремонт существующего жилья и снос бараков.

Не удовлетворяется потребность в дошкольных учреждениях. Две тысячи мест — таков на сегодняшний день дефицит в детсадах и яслях. Причем каждое пятое учреждение находится в приспособленном или ветхом помещении. За 20 лет для железнодорожников не построено ни одного учреждения культуры.

Немало обоснованных нареканий железнодорожников вызывает торговое обслуживание. Обеспеченность магазинами к нормативу составляет 75 процентов, столовыми — 40 процентов.

Партийным, советским, профсоюзным организациям следует взять под постоянный контроль ход строительства жилья и объектов соцкультбыта, всячески поддерживать руководителей, строящих хозяйственным способом, планировать им поставку кирпича, сборного железобетона, широко распространять их опыт.

Горкомам, райкомам партии, первичным партийным, профсоюзным организациям, местным Советам необходимо всеми средствами и методами массово-политической работы утверждать мысль о том, что только тот руководитель справится с поставленными задачами, который создает людям лучшие условия для жизни и труда, примет все меры для прекращения текучести, для закрепления и привлечения кадров.

Дорожный, районные и местные комитеты профсоюза должны активнее участвовать в решении важных социальных проблем, связанных с обеспечением охраны труда железнодорожников, укреплением их здоровья, расширением сети санаториев, пансионатов и баз отдыха, улучшением жилищно-бытовых условий работающих, развитием подсобных хозяйств, усилением культурного обслуживания железнодорожников и членов их семей.

Большое поле деятельности предоставляется обкому ВЛКСМ. Надо активнее практиковать направление молодежи на предприятия транспорта и проводить работу по закреплению ее в этой важной отрасли.

Особое внимание комсомола, хозяйственных органов дороги должно быть обращено на воспитание молодого пополнения рабочего класса и учащейся молодежи. Сейчас в 44 общеобразовательных железнодорожных школах обучаются 13 тысяч учащихся. Действует четыре профтехучилища. Но материальная база учебных заведений очень слаба. Достаточно сказать, что только по этой причине лишь одно училище дает среднее образование своим выпускникам. Эта форма обучения не стала основной в подготовке молодых рабочих. В 1979 году из 15 тысяч принятых на работу только 600 закончили учебные заведения профтехобразования.

Партийным организациям необходимо прививать молодому поколению, всем работникам транспорта чувство гордости за свою профессию, приумножать и развивать лучшие традиции железнодорожников.

Во всей партийно-политической работе с людьми, в их воспитании мы должны руководствоваться указаниями товарища Л. И. Брежнева, высказанными им при вручении ему Ленинской премии за книги «Малая земля», «Возрождение», «Целина». Он говорил, что самое необходимое — придать всей воспитательной, информационной, пропагандистской работе творческий характер. Необходимо взять за правило говорить с людьми простым языком, откровенно и по-деловому, отрешиться от пышных слов, казенщины, трескотни, механических повторений.

В заключение доклада Л. А. Горшков сказал:

— Напряженной жизнью живут сейчас труженики Кузбасса. Выполняя исторические решения XXV съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС, трудящиеся области достигли новых успехов в экономическом и социальном развитии. За четыре года пятилетки объем промышленного производства возрос более чем на 10 процентов, добыча угля увеличилась на 10,6 миллиона тонн, возросло производство чугуна, стали и проката. Введено более чем на 5,3 миллиарда рублей основных фондов. Осуществляется широкая программа повышения материального и культурного уровня жизни населения.

Вместе с тем в промышленности, капитальном строительстве, сельскохозяйственном производстве нам не удалось решить ряд важнейших народнохозяйственных задач.

Вот почему горкомам, райкомам партии, партийным, профсоюзным, комсомольским организациям, хозяйственным руководителям необходимо принять незамедлительные меры по устранению имеющихся недостатков для того, чтобы мобилизовать производственные коллективы на успешное завершение текущего 1980 года—последнего года десятой пятилетки.

Мы идем навстречу XXVI съезду Коммунистической партии Советского Союза, который наметит обширную программу социально-экономического развития страны на одиннадцатую пятилетку.

Наша область и дальше будет развиваться как одна из крупнейших сырьевых баз, важнейший топливно-энергетический, металлургический и химический комплекс на востоке страны. Об этом убедительно говорит недавно принятое постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о дальнейшем развитии Кузнецкого угольного бассейна, в соответствии с которым нам предстоит довести добычу топлива до 193 миллионов тонн. Значительно возрастет производство других видов сырья и продукции. Все это налагает на железнодорожный транспорт дополнительную ответственность.

Задачи, как видите, у нас сложные, ответственные и масштабные. Но они по плечу областной партийной организации, трудящимся индустриального Кузбасса, многотысячной армии железнодорожников.

Долг всех партийных комитетов, первичных партийных организаций состоит в том, чтобы выработанные нами меры по выполнению постановления ЦК КПСС были широко и обстоятельно доведены до всех работников железнодорожного транспорта, помогли каждому труженику найти свое конкретное место в осуществлении намеченной программы.

Разрешите, товарищи, от вашего имени заверить Центральный Комитет нашей партии, лично Леонида Ильича Брежнева в том, что коммунисты и все трудящиеся Кузбасса не пожалеют сил для успешного выполнения задач по дальнейшему развитию и улучшению работы железнодорожного транспорта, внесут свой достойный вклад в дело дальнейшего подъема экономики и культуры нашей Родины, достойно встретят XXVI съезд Коммунистической партии Советского Союза.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Прения по докладу открыл первый секретарь Тайгинского горкома КПСС **А. П. Бурцев**, который отметил, что обсуждающееся постановление — важный политический документ, наметивший задачи для всех коммунистов, работающих на железнодорожном транспорте.

Тайга — город железнодорожников. Из 10,8 тысячи трудящихся шесть тысяч заняты в системе Министерства путей сообщения. За последнее время удалось поднять партийную прослойку среди ведущих профессий. Городской комитет КПСС повысил требовательность к руководителям подразделений за обеспечение четкой работы отделения дороги. Практикуется проведение совместных заседаний партийных комитетов станции, локомотивного и вагонного депо, строительного управления. Стали традиционными встречи передовиков узла в горкоме партии, на которых определяются меры улучшения эксплуатационной работы, повышения качества ремонта подвижного состава и другие. Большое внимание уделяется распространению опыта лучших производственников.

В 1979 году отделение дороги в силу объективных причин не выполнило план по отправке грузов, были снижены и другие качественные показатели. Эти трудности стали проверкой боеспособности каждого коллектива, каждой партийной организации. И за четыре месяца этого года тайгинские железнодорожники перевыполнили план по отправке грузов и выгрузке.

Но не устранены причины неудовлетворительного использования подвижного состава. Не удалось пока достигнуть заметных успехов и в борьбе с нарушителями трудовой дисциплины.

Неплохая традиция сложилась в области, когда в начале года авторитетная комиссия объезжает города, рассматривает ход строительства жилья, объектов соцкультбыта. Составляется протокол, жаль только, что этот документ не имеет никакой юридической силы. Так, не полностью были выделены средства на 18-квартирный дом. На детский сад на 140 мест в 1980 году их вообще не получено.

— Нашему небольшому коллективу приходится выполнять большой объем работы: значительная часть грузоперевозок Беловского отделения дороги проходит через нашу станцию, — сказал в своем выступлении машинист электровоза подменного пункта станции Промышленная **М. С. Ромашкин.** — В коллективе почти каждый четвертый — коммунист. Коммунисты работают на решающих участках, являются примером ответственности и добросовестности. В прошлом году мы неплохо потрудились: сэкономили 128 тысяч киловатт-часов электроэнергии и 35,7 тонны дизельного топлива, возвратили в контактную сеть около двух миллионов киловатт-часов. Но экономия была бы большей, если бы поезда меньше простаивали на станциях и у входных светофоров.

Для улучшения пропускной способности на Беловском отделении необходимо строить вторые пути на участках Ленинск-Кузнецкий-1 — Проектная, заменить электровозный парк мощными локомотивами. И, конечно же, укреплять трудовую дисциплину. Последнему мы придаем большое значение. Работают товарищеский суд, совет профилактики, совет общественных инспекторов по безопасности движения. Ни один случай нарушения дисциплины без внимания не остается. Эффективность есть: при нехватке кадров по Беловскому депо подменный пункт на сегодняшний день полностью укомплектован. Но нас беспокоит день завтрашний. Например, в скором времени уйдут на пенсию 32 машиниста из 115. Для новичков и их семей потребуются жилье, детские учреждения, а ни того, ни другого недостаточно. Во многих старых домах нет бытовых удобств. Требуют капитального ремонта и производственные помещения станции. Но нет в нашем распоряжении ни строительной техники, ни материалов. Мы рассчитываем на помощь руководителей Кемеровской железной дороги в решении этих вопросов.

Выступает секретарь Беловского узлового парткома **В. В. Трибунский:**

— Одно из действенных направлений в усилении партийного руководства предприятиями железнодорожного транспорта, обеспечении четкого взаимодействия в работе всех звеньев, — говорит он, — мы видим в том, чтобы расширить права и сферу влияния узловых парткомов. Думается, надо подчинить им партийные организации линейных станций, предоставив узловым, а может быть, и отделенческим парткомам права райкомов партии. При нынешней структуре осуществлять партийное влияние на хозяйственную деятельность линейных станций и предприятий, непосредственно участвующих в перевозочном конвейере, где зачастую очень малочисленные партийные организации, сложно и трудно.

У беловских железнодорожников еще много недостатков. Слабо ведется работа по укреплению трудовой и производственной дисциплины, повышению активности трудящихся, медленно внедряется на отделении единый технологический процесс работы станций и подъездных путей, о чем говорилось в докладе Л. А. Горшкова.

Железнодорожники работают над тем, чтобы и грузоотправители заботились о сокращении простоя вагонов. Пока здесь еще не все получается. Чаще, подчеркнул тов. Трибунский, беловские железнодорожники видят стремление угольщиков увеличить норму простоя вагонов, а не сократить его за счет реконструкции мощностей погрузочных пунктов.

Так, производственные объединения «Ленинскуголь», «Кемеровоуголь» и комбинат «Кузбассшахтострой», создавая новые производственные мощности, мало заботятся о пропорциональном развитии станций примыкания. За последние годы на Беловском отделении среднесуточная отправка грузов возросла на девятнадцать процентов, в том числе угля на 18,6 процента. Рост погрузки без технического развития станций ухудшил использование подвижного состава, вызвал серьезные затруднения в эксплуатационной работе, резкое увеличение простоев вагонов.

Особый вопрос — строительство жилья и соцкультобъектов. Сейчас ведется сооружение 150-квартирного дома, больничного комплекса, ряда других объектов. А стройматериалов нет. Пять миллионов кирпича необходимо Беловскому СМП-660 для выполнения годовой программы, без учета 150-квартирного дома. Фонды же отпущены лишь на 1,7 миллиона штук.

Начальник Кемеровской железной дороги **В. Н. Бутко** сказал:

— Пошел второй год нашей самостоятельной работы. Коллектив дороги наращивает темпы, улучшает использование подвижного состава. Уровень погрузки в прошлом году был выше уровня предыдущего года как по общей погрузке, так и по погрузке угля, возросла производительность труда. За четыре месяца этого года на четыре с половиной процента увеличился грузооборот, выполнен финансовый план первого квартала. Большое внимание работе отделений уделяют Новокузнецкий, Беловский и Тайгинский горкомы партии, узловые парткомы и первичные парторганизации. Они создают деловой настрой в коллективах предприятий и станций.

Но дорога может и обязана работать лучше. Главная задача — это укрепление существующего хозяйства, рациональное использование пропускных и перерабатывающих способностей участков и станций, совершенствование всей работы предприятий дороги, в частности, их технологических служб. Нельзя считать нормальным, что 820 километров путей содержатся неудовлетворительно. В 1979 году допущено три с половиной тысячи отказов в работе устройств автоматики и более 750 случаев брака.

Самый большой резерв в нашем деле — это выгрузка. Здесь мы теряем ежесуточно 300—400 вагонов. Наибольшие срывы допущены в Новокузнецке, Кемерове, Топках. Очень плохо проходит выгрузка в ночное время, а также в выходные и праздничные дни. По этой причине нынче потеряно почти 60 тысяч вагонов. Если бы не эти срывы, то, кроме угля, у нас не осталось бы ни одной тонны невывезенной продукции. Серьезное внимание нужно уделить также усилению ремонтной базы вагонов.

В ближайшее время предстоит освоить на развитие дороги около двух миллиардов рублей капитальных вложений. Но имеющиеся мощности подразделений Минтрансстроя могут обеспечить выполнение лишь небольшого об'ема намеченного, а свой трест мы только начали создавать. Поэтому необходимо особое внимание министерства и Госплана к наращиванию строительных мощностей в Кузбассе.

Для выполнения плана этого года у нас есть все основное — и путь, и станции, и локомотивы, и необходимая ремонтная база. Надо только установить МПС объективный технический план работы дороги по поставке порожних полувагонов.

— На территории Куйбышевского района Новокузнецка, — говорит первый секретарь райкома КПСС **А. С. Иванов**, — расположены три шахты, разрез, производственные объединения «Южкузбассуголь», «Гидроуголь», комбинат «Кузбассшахтострой». Здесь же находятся и все решающие подразделения Новокузнецкого отделения дороги. Каждый четвертый работающий — железнодорожник. Так что постановление ЦК КПСС «О мерах улучшения партийно-политической работы на железнодорожном транспорте» для нас особенно актуально.

Мы понимаем, что от слаженности в нашей работе в значительной степени зависит ритм всего южного Кузбасса. Поэтому в центре внимания райкома партии находятся вопросы подбора, расстановки, воспитания кадров. Партийные организации железнодорожных предприятий постоянно пополняют свои ряды за счет лучших рабочих, инженерно-технической интеллигенции. Райком поддерживает передовые почины и инициативы по выявлению внутренних резервов. Так, широкое распространение получила инициатива группы машинистов локомотивного депо коммунистов Котельникова, Беседского, Сафронова, Гусева и других «Каждой смене, каждой поездке — высокую эффективность и отличное качество».

Ширится соревнование за лучшее использование грузоподъемности вагонов, за сокращение времени простоя поездов под обработкой, за отличное содержание путей в любое время года. Получило распространение соревнование смежников по опыту железнодорожников и автомобилистов Одессы, Ленинграда, Челябинска.

Проявлением трудовой активности новокузнецких железнодорожников стало движение за увеличение веса и длины поезда. С начала года со станции отправлено 132 тяжеловесных поезда. Объем перевозок угля, например, в прошлом году возрос на 25 процентов.

И все же, говорит оратор, железнодорожники работают ниже своих возможностей. Не выполнены важные технико-экономические показатели, а некоторые партийные организации примиренчески относятся к расхлябанности, нарушениям трудовой дисциплины, не уделяют внимания производственным проблемам, не предъявляют высоких требований к коммунистам в выполнении их партийного долга. Райкому в условиях многоотраслевой промышленности района не всегда удается вовремя помочь, потребовать, проконтролировать. Считаем, в интересах дела необходимо создать узловой партком, причем с правами райкома.

— На нашем узле трудится крепкий, работоспособный коллектив, — так начала свое выступление старший осмотрщик вагонов вагонного депо станции Мариинск **А. И. Куц.** — Станция является стыковой двух дорог — Кемеровской и Красноярской. Поэтому коллективу приходится проделывать большую работу, прежде чем передать груз с одной дороги на другую. Но дело в том, что сейчас, как правило, идут длинносоставные поезда, а путевое хозяйство станции не позволяет их принимать. Сегодня нашей станции необходима реконструкция, что позволило бы принимать и вести обработку поездов увеличенной длины.

Хорошо известно, что неорганизованность, бесхозяйственность на одной из служб становится тормозом не только на одной станции, но и на всей дороге. Поэтому сейчас коллектив узла ведет настоятельную работу по повышению ответственности, требовательности, организованности на каждом участке.

Особое внимание уделяется росту партийных рядов. Партийная организация выросла, и сейчас коммунисты составляют девятнадцать процентов. Они равномерно распределены по сменам, поезда осматриваются на пять—семь минут быстрее нормы. Хорошо работают совет по безопасности движения, народные контролеры, возглавляемые коммунистом Н. М. Киселевым.

К сожалению, сказала далее А. И. Куц, в работе коллектива есть недостатки. Допускаются нарушения трудовой и производственной дисциплины, велика текучесть кадров, случается безответственное отношение отдельных работников к порученному делу.

Есть и объективные трудности, которые необходимо решить вышестоящим инстанциям. Думается, настала пора создать в Мариинске строительную организацию в масштабах хотя бы строительно-монтажного поезда. Строительный участок есть. Но он маломощный да и часто простаивает из-за неудовлетворительного снабжения материалами. Остро ощущается недостаток детских садов, жилья.

— Ответственные задачи, поставленные партией, — отметил начальник Кузбасского управления внутренних дел на транспорте **В. В. Новиков**, — требуют более энергичной и слаженной работы всех линейных подразделений. Принятые меры позволили увеличить выход дружинников, повысить эффективность работы добровольных народных дружин. Совместно с управлением дороги все больше общественности привлекается к охране грузов и усилению борьбы с правонарушениями. Создан дорожный совет профилактики, а всего на дороге их 74. Действуют 16 общественных пунктов охраны правопорядка. И все же работа транспортной милиции далека от совершенства. Мы принимаем соответствующие меры к повышению уровня профессиональной деятельности. Но многие другие вопросы, связанные с обеспечением сохранности перевозимых грузов, не решаются годами. Например, ограждение и освещение грузовых дворов, контейнерных площадок, установление надлежащего контрольно-пропускного режима.

На трибуне первый секретарь Междуреченского горкома КПСС **В. И. Овденко:**

— Станция Междуреченск — тоже, как и Мариинск, стык Кемеровской и Красноярской дорог. Почти половина железнодорожных служб не входит в административное подчинение нашей области, и поэтому узловой партком решает как партийные, так и хозяйственные задачи. И от этого решения, как правило, зависит настроение людей, их работоспособность и в конечном итоге постановка дела на ответственнейшем участке дороги, соединяющем две крупнейшие области Сибири.

На Томусинском руднике темпы роста угледобычи велики. 150 миллионов тонн угля добыты здесь за неполные шесть лет. Это богатство вывозилось отсюда, за исключением трех последних лет, неплохо. Направляя работу узлового парткома, первичных и цеховых парторганизаций, горком КПСС стремится, чтобы их деятельность в максимальной степени способствовала усилению роли и значения коммунистов в решении всех проблем. Среди движенцев, локомотивщиков и вагонников получил широкое распространение почин за отправление большего количества тяжеловесных поездов. На станции Междуреченск разработана система учета трудовой и творческой деятельности инженерно-технических работников.

Горком стремится, чтобы опыт лучших как можно быстрее становился достоянием других. Например, поддержав почин машиниста электровоза М. А. Клявлина, бригады локомотивного депо в первом квартале нынешнего года сэкономили более 400 тысяч киловатт-часов электроэнергии. Здесь каждый шестой трудящийся — коммунист, 80 процентов из них непосредственно перевозят народнохозяйственные грузы.

К сожалению, на угольных складах шахт и разрезов города постоянно лежат полтора — два миллиона тонн угля. В марте — апреле из-за этого пришлось даже приостанавливать работу нескольких мощных экскаваторов. Вагонов мало, но и те, что поступают, часто простаивают дольше установленных норм, так как подаются партиями. Вот и начинаются взаимные упреки и тяжба между железнодорожниками и шахтерами. Обращение к руководителям Новокузнецкого отделения дороги удовлетворительного ответа пока не находит, как и вопросы строительства и ремонта жилья и объектов соцкультбыта. Обеспечение продуктами питания, промтоварами в железнодорожных магазинах и столовых сегодня не выдерживает никакой критики.

Управляющий трестом «Кузбасстрансстрой» **Н. П. Чубарев** в своем выступлении остановился на вопросах развития материально-технической базы. В настоящее время трест наращивает мощности строительных организаций, создает новые подразделения.

За десятую пятилетку трестом будет выполнено строительно-монтажных работ почти в три раза больше, чем за девятую, а начиная с будущего года, планируется ежегодный прирост объемов на 35—40 процентов. На прошедших собраниях партийно-хозяйственного актива транспортных строителей была дана принципиальная оценка производственной деятельности за прошедший год, вскрыты недостатки, намечены конкретные меры по выполнению плана и вводу объектов 1980 года, заключены договоры о трудовом содружестве между строителями, железнодорожниками и проектировщиками.

План четырех месяцев и по генподряду и собственными силами выполнен. По итогам работы в первом квартале коллективу треста присуждено переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюза. Однако сделано далеко не все, затягивается сооружение ряда важных для области объектов.

Транспортные строители под руководством партийных организаций приложат силы и знания для успешного выполнения государственного плана последнего года пятилетки, заверил областной партийный актив Н. П. Чубарев.

— Для дозорных Кузбасса нет сейчас важнее задачи, чем обеспечение постоянного контроля за ходом выполнения заданий партии и правительства по перевозке грузов, в первую очередь топлива, — сказал заместитель председателя областного комитета народного контроля **И. А. Головачев.** — Повсеместно ведется поиск резервов. Для борьбы с простоями вагонов при крупных погрузочных пунктах в Кемерове, Белове, Новокузнецке созданы областные штабы народных контролеров. За последние полтора года органами народного контроля области проверено и рассмотрено на заседаниях комитетов более двухсот промышленных и железнодорожных предприятий; 157 должностных лиц привлечены к строгой ответственности за проявленную бесхозяйственность в использовании подвижного состава.

Тов. Головачев отметил, что нередко, к сожалению, усилия народных контролеров не достигают своей цели. По-прежнему из-за недостатка вагонов большинство промышленных предприятий не выполняют план погрузки, а железная дорога — установленный план грузоперевозок. Имеющиеся погрузочные ресурсы используются плохо.

Основными причинами этого, как показывают материалы проверок, являются нарушения технологии грузоперевозок, низкий уровень плановой дисциплины. Только из-за нерационального оперативного планирования, недостаточного спроса и ответственности должностных лиц на отделениях дороги ежесуточно не обеспечивается разгрузка тысячи вагонов к заданию.

Серьезная проблема — это качество подготовки поступающих под погрузку вагонов. Ежесуточно из вагонов выметается до десяти тысяч кубометров различного мусора. Время подготовки и ремонта такого порожняка растягивается от двух (по норме) до семи и более часов. Например, из трех тысяч осмотренных вагонов, которые поступили с Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Свердловской и ряда других дорог, 1 700 оказались совершенно непригодными под погрузку. В то же время с промышленных предприятий области сдается на отделения большое количество неочищенных и поврежденных вагонов. В прошлом году, например, их поступило свыше восьмидесяти тысяч. Каждый из них простоял сверх нормы в среднем пять—шесть часов. Особенно отличаются здесь металлургические предприятия.

На трибуне секретарь парткома погрузочно-транспортного управления производственного управления «Прокопьевскуголь» **Ю. П. Краснова.**

— Критика в адрес железнодорожных предприятий, высказанная в докладе, относится и к нашему управлению, — говорит она. — Из 166 предприятий сорок не выполняют планы реализации. Долг с начала пятилетки составляет более двух миллионов тонн.

Постановление ЦК КПСС обязывает нас повысить уровень партийного руководства и усилить партийное влияние на решение народнохозяйственных задач.

Основное внимание мы сосредоточили на составлении плана социально-экономического развития коллектива на одиннадцатую пятилетку. Считаем, что такой план и четкое его выполнение — важное условие повышения эффективности всей партийно-воспитательной работы. В комиссию по составлению плана вошли специалисты, представители парткома, цеховых организаций, профсоюза и комсомола. Планирование ведется на основе глубокого анализа выполнения нынешних планов с учетом требований постановления. В планах наряду с технико-экономическими и хозяйственными поставлены и вопросы организации соревнования, подбора и обучения кадров, труда и быта железнодорожников. Теперь мы видим, в чем наши промахи.

Мало внимания уделяли, например, распространению передового опыта, охране труда и быту людей. Но нельзя не сказать о главном тормозе — неудовлетворительном снабжении порожними вагонами. Сбои в поставке порожняка порождают штурмовщину, нарушают ритм работы шахт и фабрик, срывают важные поставки. Только с начала года нам недодано более 20 тысяч вагонов. Из-за этого сдерживается добыча угля на шахтах им. Дзержинского, «Центральная», «Зенковская».

Трудно объяснить, почему предприятия не несут равной с железнодорожниками ответственности за плохое использование вагонов — штрафные санкции не возмещают понесенных потерь. Может, целесообразно при подведении итогов соревнования между промышленными коллективами каким-то образом учитывать и такой показатель, как использование вагонов?

Думается, для выборного партийного актива железной дороги необходимо чаще проводить семинары секретарей партийных организаций в масштабах области, чтобы можно было и поучиться, и перенять передовой опыт.

Слово предоставляется председателю дорпрофсожа Кемеровской железной дороги **И. С. Луньшину:**

— Немногим более года назад была проведена первая дорожная профсоюзная конференция. Период становления для дорпрофсожа был трудным, но мы постоянно чувствовали поддержку со стороны обкома КПСС и облсовпрофа. Год самостоятельной работы не прошел бесследно. Сейчас 98 процентов трудящихся являются участниками социалистического соревнования. В авангарде трудового соперничества идут коллективы станции Белово, Новокузнецкой дистанции сигнализации и связи. Более тысячи человек, 20 смен и бригад досрочно справились с пятилетними заданиями.

Под контролем дорпрофсожа находятся вопросы экономии топливно-энергетических ресурсов. На дороге допущен пережог электроэнергии в основном за счет неудовлетворительного пропуска поездов и большого количества остановок у входных и выходных сигналов. Но было бы неверным ссылаться только на эти причины. Ведь многие машинисты и в тяжелой обстановке водили поезда с экономией электроэнергии. Это говорит о том, что дорпрофсож мало внимания уделяет изучению и распространению опыта передовиков, не обучает менее опытных машинистов.

Нынче впервые по итогам первого квартала подведены итоги соцсоревнования коллективов станций, механизированных участков погрузочно-разгрузочных работ и автохозяйств облавтоуправления, которые осуществляют централизованные перевозки грузов в контейнерах. Победителями стали Новокузнецкая городская товарная станция и автоколонна № 1339.

В основу политико-воспитательной работы дорпрофсожа было положено решение третьего пленума, который обсудил задачи профсоюзных организаций Кемеровской железной дороги по выполнению постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». Сейчас в школах коммунистического труда занимаются пять тысяч слушателей, проведен первый дорожный смотр художественной самодеятельности под девизом «Искусство в рабочей спецовке». Были также проведены выставки технического творчества учащихся школ дороги.

Дорпрофсож и профкомы предприятий вместе с руководителями проводят работу по повышению роли трудовых коллективов в укреплении дисциплины. На общих собраниях профсоюзных организаций применены меры общественного воздействия к 3 700 работникам, совершившим прогулы.

На трибуне секретарь парткома локомотивного депо Топки **В. А. Кузнецов.** Он говорит, что многие замечания по работе железнодорожного транспорта, которые были сделаны на собрании, касаются и железнодорожников Топкинского узла. Еще не изжиты в коллективе случаи брака в поездной и маневровой работе, нарушения трудовой и производственной дисциплины.

Он подчеркнул, что партийную организацию депо особенно тревожит низкий уровень эксплуатационной работы, плохое использование локомотивного парка, плохая организация труда бригад.

Например, производительность локомотива в сравнении с 1976 годом снизилась на двадцать процентов, среднесуточный пробег электровоза сократился на 106 километров и составляет 363 километра, снизилось время его полезной работы, завышена себестоимость перевозок. На 59 тысяч часов увеличились сверхурочные работы локомотивных бригад.

Подобная обстановка сохраняется и в нынешнем году. Недостатки в организации труда, острая проблема жилья приводят к текучести кадров. Например, в прошлом году по этим причинам уволилось из депо почти пятьдесят машинистов и их помощников.

В связи с этим хочется заметить, что работники аппарата управления дороги, отделения не всегда реагируют на просьбы и замечания партийных организаций, не дают ответы на их письма, сказал далее оратор. Так, в нынешнем году парткомом депо дважды обращался с письмом к начальнику дороги т. Бутко, председателю дорпрофсожа т. Луньшину, а ответа не получил.

Для успешного решения производственных задач, отметил далее в своем выступлении тов. Кузнецов, необходимо осуществить ряд мероприятий по развитию станции Топки. Намечена программа жилищного и социально-бытового строительства.

Перед участниками собрания выступил первый заместитель министра путей сообщения СССР **Н. С. Конарев.**

— Повестка дня сегодняшнего собрания областного актива определена не случайно, — сказал он. — Во-первых, по этому вопросу принято постановление ЦК КПСС. Во-вторых, она диктуется всем ходом событий текущего периода. В-третьих, на мой взгляд, уже настало время, когда коммунисты управления новой дороги и руководство должны отчитаться перед партийной организацией области за первый год своей деятельности и наметить задачи на будущее. Тем более, что Кемеровская дорога обслуживает один из важнейших экономических районов нашей страны.

Партия четко определила направление своих усилий по ликвидации положения, которое сложилось на транспорте. С одной стороны, должна постоянно проводиться работа по наращиванию материально-технической базы железных дорог, а с другой — необходимо существенно улучшить организацию перевозок на всех железных дорогах, повысить эффективность использования подвижного состава, укрепить производственно-технологическую дисциплину во всех звеньях сложного хозяйственного механизма транспорта. В этой связи хотелось бы сказать о том, что при имеющейся материально-технической базе, пропускных и провозных способностях многих линий все же есть возможность выполнять план перевозок каждого года, в том числе и нынешнего. Все зависит от того, как мы перестроимся организационно, как сумеем использовать мощности и резервы, как повысим качество работы на всех участках. Нужно поменьше сетовать на то, что у нас чего-то не хватает, лишь бы тем самым оправдать срывы в работе. Вопрос ставится так: какие бы ни были трудности, или так называемые объективные причины, железные дороги должны улучшить работу в кратчайший срок, народное хозяйство уже в 1980 году не должно ощущать никаких сбоев из-за транспорта.

Как вы помните, Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев на ноябрьском (1979 г.) Пленуме резко критиковал Министерство путей сообщения. Поэтому мы каждый период этого года оцениваем с позиции конкретного ответа делом на критику. Оставшееся время железнодорожники должны работать с гораздо большим напряжением, чем первые четыре месяца года. Слов нет, план у нас большой, но он полностью согласован с потребностями народного хозяйства. Рассчитывать на его ослабление нельзя, чтобы не нарушать пропорции в народном хозяйстве. Пользуясь представившейся возможностью, хотел бы попросить руководителей, коммунистов, всех работников Кемеровской железной дороги именно с этой точки зрения оценивать всю свою работу.

За четыре месяца коллектив дороги отстает от выполнения плана на 580 тысяч тонн. Это значит, вы отстаете на сутки. Сутки, как видите, очень тяжелые. Надо до конца года все хорошо рассчитать, чтобы эти сутки наверстать. Надо каждый день грузить до конца года по семь тысяч вагонов. Цифра очень высокая, но она необходима, чтобы выравнить топливный баланс в стране. Скептики могут сказать: о каких резервах говорите? Мы и так работаем на пределе.

Конечно, нельзя отрицать, что дороги Сибири, и в частности Кемеровская, работают с темпом, заметно превышающим средний по стране, но сказать о полном использовании резервов нельзя. Свидетельством являются многочисленные примеры хорошей работы, которые приводились и в докладе, и в выступлениях.

Коллектив Кемеровской железной дороги молодой. Бесспорно, еще ощущается недостаточный уровень квалифицированности, организованности и мобильности. Но время не ждет, на раскачку его вообще не отведено. А неразворотливость и безответственность, к сожалению, встречаются еще нередко. Вот вчера я был на шахте имени Ярославского в Ленинске-Кузнецком. Казалось бы, все идет благополучно. Вагоны есть, угля шахтеры добыли много, кое-где он даже дымится. Люди есть, аварий нет, а вагоны стоят. Почему? Задаю вопрос одному, другому товарищу. Пожимают плечами: «Я недосмотрел». Это, конечно, детали. Я их привожу только для того, чтобы напомнить: ни один вагон, который попал в Кузбасс, нигде, ни по какой причине не должен стоять. Приходится еще раз обращать внимание на необходимость большей слаженности в работе, более ответственного отношения к делу, которое вам поручено.

Скажу несколько слов о том же укреплении материально-технической базы, о котором сегодня много говорилось. Например, на строительство объектов железнодорожного транспорта Кемеровской дороги в 1980 году выделено около 48 миллионов рублей. Как они осваиваются? Как вы цените этот капитал? К сожалению, осваиваются плохо, цените мало. На 1 мая освоено всего 23,5 процента. Вместо продуманной стратегии хозяйского использования денег некоторые оказываются в плену различных ссылок: то кирпича нет, то еще чего-то нет, и в конце концов оправдывается очередной провал. Этого допускать нельзя ни в коем случае.

Стремясь быть объективным и понимая всю ответственность за сказанное, сегодня могу утверждать, сказал в заключение Н. С. Конарев: как бы ни было трудно и сложно, Министерство путей сообщения сделает все возможное для того, чтобы работа Кемеровской железной дороги, да и не только Кемеровской, а всего полигона дорог, сосредоточенных на Востоке, значительно улучшилась. Замечания, высказанные сегодня в адрес министерства, будут внимательно рассмотрены.

☆ ☆ ☆

По обсужденному вопросу собрание актива областной партийной организации приняло соответствующее постановление, в котором намечены конкретные мероприятия по претворению в жизнь постановления ЦК КПСС, дальнейшему развитию железнодорожного транспорта в Кузбассе.

ВСТРЕЧИ, КОТОРЫХ МЫ ЖДЕМ

К гастролям Новокузнецкого драматического театра

Через несколько дней Новокузнецкий драматический театр имени Серго Орджоникидзе станет гостем Кемерова. Со времени последних гастролей театра в областном центре прошло два года. Вполне понятно, что за это время у театра были удачи и ошибки, успехи и поражения, и сейчас мы с естественным волнением ожидаем новой встречи с кемеровчанами.

Непрерывен контакт театра с действительным героем нашего времени. Отдавая должное классике, мы считаем все же главным иметь в репертуаре современную советскую пьесу, раскрывающую жизнь нашего общества, высокие моральные качества советского человека. В своих спектаклях творческий коллектив стремится глубже раскрыть духовный мир современника, воспеть доброе в человеке, стремление его к правде, готовность к подвигу.

Спектакль «Тринадцатый председатель» по пьесе А. Абдуллина откроет нашу гастрольную афишу. В этом спектакле возникает взволнованный спор о моральных ценностях, подлинных и мнимых, о праве руководителя принимать самостоятельные решения, порой рискованные, если речь идет об общественной пользе, о благе людей. Мы надеемся, что зрители активно вовлекутся в этот спор и решат вместе с героями, кто прав, где же истина.

В нашем репертуаре за это время появились две пьесы современного сибирского драматурга З. Тоболкина «Верую!» и «Сказание об Анне». Спектакль «Верую!» говорит о трудностях послевоенной деревни, суровости законов того времени и, главное, что привлекло театр к пьесе молодого драматурга — в ней убедительно показано мужество простых русских людей, выстоявших, выдержавших все и сохранивших в своих душах веру в победу правды.

Спектакль «Сказание об Анне» посвящен 35-летию Победы в Великой Отечественной войне. Он рассказывает об истинных истоках патриотизма, мужества, стойкости нашего народа.

Одна из последних премьер этого сезона — пьеса финской писательницы Х. Вуолийоки «Молодая хозяйка Нискавуори». Это первая пьеса автора в целом ряде пьес, написанных ею о владельцах усадьбы Нискавуори. Герои спектакля видят свой долг в том, чтобы или слиться с Нискавуори, занять в нем строго отведенное каждому место, не нарушая раз и навсегда заведенного порядка, или, если ты все-таки нарушил этот порядок, уйти.

Гастрольная афиша разнообразна по жанрам. Здесь и комедия «Дачный роман» Б. Рацера и В. Константинова, и комедия Г. Горина «Феномены», в которой театр ненавязчиво пытается разбудить в зрителях мысль об уникальности человека — действительной уникальности, скромной, а не сенсационно дутой.

В течение многих веков выдающиеся актеры мира оттачивали и шлифовали свое мастерство в блестящей комедии Лопе де Вега «Изобретательная влюбленная». Мы приглашаем кемеровчан посмотреть наш вариант постановки этой комедии.

И еще нам бы очень хотелось познакомить зрителей с героями нового спектакля «Женитьба» Н. В. Гоголя. Герои его несколько странные, наивные и смешные люди, которые радуются и горюют, смеются и плачут и в то же время очень надеются обрести счастье в жизни.

Не забудет театр и юных зрителей. Для них будем показывать два спектакля: «Царь Водокрут» Е. Шварца и «Охота на дракона» В. Красногорова.

Наши гастроли начнутся 1 июня на сцене театра оперетты Кузбасса. В труппе театра артисты, которых зрители могут помнить по прежним гастролям: засл. арт. Даг. АССР К. Ф. Богачева, А. Я. Богачев, И. Н. Протопопова, Г. Н. Долинина, Е. В. Михайлов, А. В. Михеев, П. В. Сидоров, С. Н. Сафонов, Ю. М. Карпушин. Познакомятся они и с новыми актерами. Это О. А. Быков, Т. Неверко, В. Лавров.

Мы сделаем все, чтобы встречи со спектаклями нашего театра прошли для кемеровчан интересно, оставили о себе добрую память.

Ю. МИЩЕНКО,
директор Новокузнецкого драмтеатра им. С. Орджоникидзе, заслуженный работник культуры РСФСР.

НА СНИМКАХ: сцены из спектаклей «Женитьба» и «Тринадцатый председатель».

г. Новокузнецк.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ·ФАКТЫ

ЭКРАН, СБЛИЖАЮЩИЙ НАРОДЫ

ТАШКЕНТ, 21. (ТАСС). Вчера здесь открылся Международный кинофестиваль стран Азии, Африки и Латинской Америки. Этот праздник мирового кино, приобретший высокий общественный авторитет, проводится уже в шестой раз.

Девиз фестиваля — «За мир, социальный прогресс и свободу народов!» — нынче собрал рекордное число участников. В Ташкент съехались представители около ста государств.

Свыше 130 художественных, 100 документальных фильмов заявлено для демонстрации на ташкентском экране.

Известные мастера кино подняли флаг фестиваля. Большой смотр кино начался.

ЗОНАЛЬНОЕ СОВЕЩАНИЕ

В Кемерове прошло зональное совещание руководящих работников МВД и УВД Сибири. Рассмотрен вопрос о ходе выполнения требований постановления ЦК КПСС «Об улучшении работы по охране правопорядка и усилении борьбы с правонарушениями».

В работе совещания приняли участие заместитель министра внутренних дел СССР генерал-лейтенант Б. К. Елисеев, начальник Главного управления охраны общественного порядка генерал-майор Л. К. Резниченко, начальник Главного управления вневедомственной охраны генерал-майор внутренней службы Г. П. Тесленко, первый заместитель председателя исполкома областного Совета народных депутатов В. С. Урайский, заведующий отделом обкома КПСС И. Ф. Копылов, начальник УВД облисполкома Л. А. Попов, руководители управлений и служб УВД области.

С. ПОПОВА.
г. Кемерово.

КОНКУРС БУДУЩИХ ГОРНЯКОВ

Конкурсы на лучшего по профессии стали в системе профтехобразования традиционными: внутриучилищные, областные и всесоюзные.

Недавно в СГПТУ-45 (Осинники) прошел областной конкурс среди воспитанников горных училищ по профессии электрослесарь подземный. Приехали ребята с третьих курсов из Междуреченска, Новокузнецка, Прокопьевска, Березовского, Ленинска-Кузнецкого и Белова.

Конкурс проходил в два этапа. Сначала были предложены теоретические задания. Потом ребята получили возможность продемонстрировать свое мастерство в разборке, сборке и монтаже магнитного пускателя и аппаратуры. Первое место занял учащийся СГПТУ-45 г. Осинников Виктор Лубенский, второе — Владимир Павлов из этого же училища, а третье—четвертое поделили представители СГПТУ-38 г. Ленинска-Кузнецкого Олег Тихонов и Иван Сокур. Победителям были вручены дипломы «Мастер — золотые руки» и памятные подарки.

В. ГИПЛЕИН,
преподаватель СГПТУ-45.
г. Осинники.

Погода

Гидрометбюро сообщает:

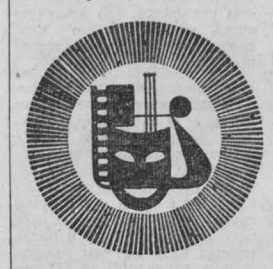
22 мая днем по области ожидается переменная облачность, без осадков. Ветер северо-западный 9—14 метров в секунду. Температура 11—16 местами до 21 градуса тепла.

Зам. редактора А. И. БЕЛЬЧИК.

ТВ 22, ЧЕТВЕРГ

I ПРОГРАММА. **Москва («Орбита»).** 10.00 «Время». 10.40 Утренняя гимнастика. 11.05 «Тихий Дон». Художественный фильм. 2-я серия. 12.55 «Отзовитесь, горнисты!». 13.25 Играет лауреат международных конкурсов А. Дмитриев (баян). 13.50 Новости. **Перерыв до 15.55. Москва («Орбита»).** 16.00 Новости. 16.20 Программа документальных телефильмов о профориентации. 17.25 «Беседы о праве». 17.55 «Шахматная школа». Класс начинающих. **Кемерово.** 18.25 «Наша почта». Юридическая консультация. 18.55 «Пульс». Общественно-политическая программа. **Москва («Орбита»).** 19.20 Ленинский университет миллионов. «Основы развития личности в социалистическом обществе». 20.00 «Веселые нотки». 20.15 «Сегодня в мире». 20.30 «Тихий Дон». Художественный фильм. 3-я серия. 22.30 «Время». 23.05 «Международное олимпийское «Спортлото». 00.20—00.35 «Сегодня в мире».

II ПРОГРАММА. **Москва («Орбита»).** 18.25 «Дела московского комсомола». 18.55 Поет солистка Ленинградского академического Малого театра оперы и балета И. Просаловская. **Кемерово.** 19.20 Для выпускников школ. Консультация по физике. 20.05 «Люди огненных лет». Документальный телефильм. 20.35 «Пьянству — бой!». Опыт профилактической работы в трудовых коллективах. 21.10 «Песни солнечного Узбекистана». Телефильм-концерт.



ТЕАТР ОПЕРЕТТЫ
МАРИЦА. Начало в 19 час. 30 мин. 23 мая — ДОННА ЛЮЦИЯ.

ФИЛАРМОНИЯ
Большой зал. Артисты японской эстрады. Вокальный квартет БОНИ ДЗЯКС. Начало в 20 час.

ЦИРК
ДЖАЗ ЛИЛИПУТОВ. Руководитель заслуженный артист РСФСР О. БЕЛЯЕВ, дирижер заслуженный артист РСФСР И. САННИКОВ. Начало представления в 19 час. 30 мин.

ДОМ КИНО «МОСКВА». Большой зал. НАД ТИСОЙ (10 — для детей). ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ, две серии (12, 14-40, 17-20, 20). **Малый зал.** Хроникальный фильм АНГОЛЬЦЫ (11-20, 15, 18-30). Киносборник мультфильмов БАБУШКА УДАВА (10, 12-20, 13-40). Художественный фильм АЛЛЕГРО С ОГНЕМ (16, 19-30, 21-20).

«ЮБИЛЕЙНЫЙ». ВЕСЕННЯЯ ОЛИМПИАДА, ИЛИ НАЧАЛЬНИК ХОРА (10). Новый художественный широкоформатный фильм ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ, две серии (12, 15, 18, 20-40).

«КОСМОС». ДЕСАНТ НА ОРИНГУ (9, 11, 13, 15, 17, 19, 21).

«ПИОНЕР». ДЮЙМОВОЧКА (10, 13). ПОГРАНИЧНЫЙ ПЕС АЛЫЙ (11-30, 14-30). С ЛЮБИМЫМИ НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ (16, 17-40, 19-20, 21).

«ОКТЯБРЬ». КАЗАКИ-РАЗБОЙНИКИ (15). ВИКИНГИ (13, 17, 19, 21).

«МЕТАЛЛУРГ». СВЕТЛЯЧОК И РОСИНКА (14). В МОЕЙ СМЕРТИ ПРОШУ ВИНИТЬ КЛАВУ К. (16, 18, 20).

«ПРОГРЕСС». ВОЕННАЯ ТАЙНА (10, 15). ОТЕЦ И СЫН, две серии (12, 17, 20).

«ЛУЧ». ОТКРЫТАЯ СТРАНА (13). ЗАТЯНУВШАЯСЯ РАСПЛАТА (15, 17-40, 20-40).

«КОМСОМОЛЕЦ». В МОЕЙ СМЕРТИ ПРОШУ ВИНИТЬ КЛАВУ К. (15, 17, 19, 21).

ДК СТРОИТЕЛЕЙ. ПАНИ МАРИЯ (17, 19, 20-40).

ДК ШАХТЕРОВ. С ЛЮБИМЫМИ НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ (15, 16-30, 18, 19-30, 21).

ДК имени 50-летия ОКТЯБРЯ. НЕУЛОВИМЫЕ МСТИТЕЛИ (11). КОЛДУНЬЯ (13, 15, 17, 19 — детям смотреть не рекомендуется). ЗАТЯНУВШАЯСЯ РАСПЛАТА, две серии (21).

ДК КОКСОХИМЗАВОДА. СИБИРИАДА. 3-я и 4-я серии (17, 20).

КЛУБ ГРЭС. АФОНЯ (17-15, 19, 21).

24 МАЯ МАГАЗИНЫ орса «КЕМЕРОВОУГОЛЬ»
на площади Рудничного райисполкома
ПРОВОДЯТ ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЮЮ ЯРМАРКУ
промышленных и продовольственных товаров.

В ассортименте будут представлены всевозможные швейные изделия, трикотаж, галантерея, а также мужская, женская и детская обувь по сниженным ценам. Здесь же будет организована торговля овощами. Свежие огурцы, зеленый и репчатый лук, морковь, редька, свежая капуста пополнят весенний стол кемеровчан.

Работники общественного питания привезут на ярмарку разнообразные изделия из теста: пироги, кулебяки, булочки, пирожные, печенье.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

Проезд автобусами № 55, 58, трамваем № 4 до остановки «Радуга».

Кемеровоторгреклама.

КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ АВТОШКОЛА ВДОАМ
ПРОВОДИТ ЗАПИСЬ

на курсы водителей транспортных средств категории «А» мотоциклистов.

Срок обучения 35 дней. Начало занятий 2 июня.

Школа также проводит запись на очередь по подготовке водителей категории «В» легкового автомобиля.

Наш адрес: г. Кемерово, 75, участок Шахтстроя, 98, проезд автобусами № 2, 1, 19, трамваями № 6, 7, 8 до остановки «Шахтстрой».

СОБЫТИЯ ЗА РУБЕЖОМ

Корреспонденты ТАСС и АПН передают

ПОЛОЖЕНИЕ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ

ТОКИО, 21. (ТАСС). По сообщениям из Сеула, правительство Южной Кореи в полном составе ушло в отставку. Таким образом, вся Южная Корея оказалась сейчас под контролем армейской верхушки.

Волнения в Южной Корее продолжаются уже неделю. Во многие города введены войска. В третьем по величине городе Кванджу состоялись многотысячные демонстрации. Несколько десятков тысяч человек устроили перед зданием муниципалитета митинг, на котором потребовали отмены чрезвычайного положения, проведения демократических реформ и принятия эффективных мер по борьбе с острым экономическим кризисом. Для разгона демонстрантов были использованы бронетранспортеры. Среди мирного населения Кванджу имеются убитые и раненые, более 500 человек арестовано.

ВАШИНГТОН, 21. (ТАСС). В Белом доме не скрывают крайней озабоченности за судьбу своей марионетки — сеульского режима, который трещит по швам под ударами народного гнева. Однако официальный Вашингтон пытается свалить все с больной головы на здоровую: он выступает с провокационными заявлениями против Корейской Народно-Демократической Республики. На пресс-конференции представитель администрации Х. Картер выступил с инсинуациями в адрес КНДР, которая якобы может попытаться «воспользоваться» нынешней ситуацией в Южной Корее.

РЕШИТЕЛЬНОЕ осуждение и протест демократической общественности ФРГ вызывают раздающиеся из-за океана призывы к бойкоту Олимпиады-80, а также позиция правящих кругов страны, оказавших нажим на национальный олимпийский комитет, который принял решение не участвовать в летних Олимпийских играх в Москве.

«Руки прочь от Олимпиады!» — требуют участники демонстрации в Дюссельдорфе.

Фотохроника ТАСС.

НАЛАЖИВАЮТ ВОЕННЫЕ СВЯЗИ

НЬЮ-ЙОРК, 21. (ТАСС). Администрация США вскоре одобрит экспортные лицензии на продажу Китаю передового военного снаряжения, включая компьютеры и радары противовоздушной обороны. Об этом со ссылкой на источники в администрации сообщает газета «Нью-Йорк таймс». Она указывает, что объявление о предоставлении этих лицензий будет сделано во время предстоящего в конце мая визита в Вашингтон заместителя премьера Государственного совета КНР Гэн Бяо. По данным газеты, последние две недели в Соединенных Штатах находилась группа китайских военных и гражданских специалистов. Она обсуждала с официальными лицами Пентагона список военного снаряжения, которое Пекин хотел бы закупить в Соединенных Штатах.

СОПЕРНИКИ «КУЗБАССА»

Футболисты из Ярославля

22 мая на стадионе «Химик» областного центра «Кузбасс» принимает очередного соперника — команду «Шинник» из Ярославля.

Зарождение футбола в Ярославле относится к 1907 году. После победы Октябрьской революции эта игра начала развиваться в рабочих спортклубах. В 20-е годы ярославские футболисты считались сильнейшими в губернии.

В соревнованиях на первенство страны (под цветами «Торпедо») команда дебютировала в 1947 году, где сумела занять десятое место среди двенадцати футбольных коллективов зоны РСФСР класса «Б». Через десять лет, в 1957 году, ярославская команда, на этот раз именуемая «Химиком», занимает 13-е место из восемнадцати. В классе «Б» футболисты Ярославля играют по 1963 год, а затем команду включают во вторую группу класса «А» (с 1960 года команда выступает под наименованием «Шинник»).

Продемонстрировав отличную игру, «Шинник» получает право на переход в высшую лигу. На этом уровне команда долго удержаться не смогла. Заняв в сезоне 1964 года предпоследнее место, ярославцы вновь очутились во второй лиге. Успех пришел к команде лишь через шесть лет — в 1970 году. Тогда команда перешла в первую лигу. С тех пор за девять сезонов ярославцами сыграно в первой лиге 354 матча (131 победа, 100 ничьих, 123 поражения). Особенно удачно выступил «Шинник» в прошлом году. Лишь проигрыши на финише не позволили футболистам Ярославля переступить порог, отделяющий их от высшей лиги. С 52 очками они заняли четвертую ступеньку турнирной таблицы.

Команда заслуженно пользуется популярностью среди любителей футбола. Об этом убедительно говорит процент посещаемости матчей с участием «Шинника». В прошлом году эти матчи посетили 728 тысяч человек.

В нынешнем сезоне ярославцы выступают достаточно успешно. После одиннадцати игр они имеют 12 очков и уверенно входят в лидирующую группу.

Состав команды по сравнению с прошлым годом особых изменений не претерпел. Руководство клуба усилило коллектив рядом новых игроков. В частности, из костромского «Спартака» приглашен опытный защитник В. Букиевский, из калининградской «Балтики» — нападающий В. Арсеньев. Как и в предыдущем сезоне, показ в «Шиннике» особо выделяющихся снайперов нет. Правда, сейчас больше других игроков мячи забивают форварды А. Смирнов и В. Ткачев (по четыре мяча).

Средний возраст игроков команды — 27 лет. Тренирует коллектив заслуженный тренер Российской Федерации, мастер спорта С. Воротилин.

В рамках турниров первой лиги «Кузбасс» встречался с «Шинником» 16 раз. Пять раз наши земляки выходили победителями, трижды в этих встречах были зафиксированы ничьи и восемь матчей «Шинник» выиграл. Общий баланс забитых и пропущенных мячей 17-23 в пользу ярославцев. В прошлогоднем чемпионате «Кузбасс» не смог «распечатать» ворота соперников, проиграв обе встречи — дома со счетом 0:1, а в Ярославле — 0:2.

Д. НАСОНКИН.

ВО ВТОРОМ ЭШЕЛОНЕ

Федерация футбола РСФСР сообщает результаты матчей команд второй лиги (четвертая зона), которые состоялись 17 мая: «Луч» — «Торпедо» (Томск)—2:0, «Амур» (Комсомольск-на-Амуре) — «Автомобилист» — 0:1, «Локомотив» — «Чкаловец» — 2:1, «Амур» (Благовещенск) — «Заиссовец»—3:1, «Звезда» — «Динамо» — 1:2, «Ангара»—«Торпедо» (Рубцовск) — 1:1.

(ТАСС).

Государственный 3-процентный внутренний выигрышный заем 1966 года

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

111-го тиража выигрышей, состоявшегося 15 мая 1980 года в гор. Фрунзе

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех девяносто двух разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
100154	07*)	1000
101156	1—50	40
101891	1—50	40
103562	27*)	500
104309	35*)	500
105399	13*)	500
105531	19*)	1000
105599	02*)	500
107489	42*)	500
107546	40*)	1000
109348	1—50	40
109958	35*)	1000
110094	05*)	1000
110232	06*)	500
110411	26*)	500
110574	21*)	500
110842	13*)	500
111220	1—50	40
111305	01*)	500
112530	39*)	500
113572	22*)	500
113593	29*)	500
114019	1—50	40
114827	31*)	500
115304	38*)	500
115677	1—50	100
117006	1—50	40
117015	10*)	2500
117150	46*)	500
118477	09*)	500
118931	1—50	40
119273	1—50	100
119536	34*)	500
119640	1—50	40
120076	1—50	40
120586	39*)	500
121365	15*)	500
121372	24*)	500
121427	47*)	500
121733	1—50	100
123202	08*)	500
123378	32*)	500
124076	35*)	500
124188	02*)	500
124535	31*)	2500
124853	43*)	500
125298	04*)	500
125730	03*)	500
127039	42*)	500
127346	21*)	500
127527	03*)	1000
127741	21*)	500
128394	36*)	500
128533	16*)	500
128915	48*)	2500
129048	49*)	1000
129602	15*)	1000
130083	09*)	500
131688	49*)	500
132034	11*)	1000
133354	41*)	500
133547	42*)	500
133821	1—50	40
134165	1—50	40
135294	1—50	40
135870	35*)	500
136165	35*)	500
136650	36*)	1000
138380	28*)	1000
138388	1—50	40
138643	39*)	500
140183	1—50	40
140368	20*)	500
140439	1—50	40
140963	26*)	500
141057	04*)	500
141743	1—50	40
142115	1—50	40
142336	42*)	500
142399	20*)	500
144753	1—50	40
145315	1—50	40
145529	07*)	500
145537	23*)	500
145892	22*)	1000
147484	1—50	100
147782	24*)	1000
148281	16*)	500
148768	1—50	100
149599	41*)	1000
149623	20*)	5000
149904	38*)	500
150574	49*)	500
150676	46*)	500
151129	22*)	500
151445	1—50	40
152075	21*)	500
152409	1—50	40
152917	22*)	500
153416	1—50	100
153959	1—50	100
154465	43*)	500
155157	17*)	500
156478	1—50	100
156482	29*)	500
156970	1—50	100
157551	1—50	100
157942	47*)	500
158163	33*)	500
159650	1—50	40
160074	28*)	500
160849	47*)	500
161383	1—50	100
161678	1—50	40
161692	49*)	500
162837	50*)	500
162909	17*)	500
163772	22*)	5000
164190	45*)	500
165428	1—50	40
165760	1—50	40
166232	26*)	1000
166565	1—50	40
167241	50*)	500
167453	14*)	500
167782	06*)	500
169613	05*)	1000
169707	28*)	500
169770	50*)	500
170004	29*)	500
170171	47*)	500
170919	27*)	500
171000	26*)	500
171750	1—50	40
172047	22*)	500
172342	08*)	500
172466	07*)	500
173557	02*)	500
174311	18*)	500
174468	39*)	1000
174868	1—50	100
177361	40*)	2500
177725	1—50	40
177742	01*)	500
179705	30*)	1000
179945	10*)	500
180859	22*)	500
181222	1—50	40
181238	46*)	500
182095	09*)	500
182292	15*)	500
183017	19*)	500
183640	29*)	500
183654	43*)	500
183755	38*)	500
184398	1—50	100
185178	50*)	500
186026	1—50	40
186180	1—50	100
188134	32*)	500
188775	16*)	500
189057	28*)	500
189715	33*)	500
190512	1—50	40
190661	11*)	1000
190811	1—50	100
191784	06*)	500
192006	30*)	500
192308	1—50	40
192371	45*)	500
192900	41*)	500
193241	49*)	500
193701	36*)	500
193994	23*)	1000
195375	12*)	500
195575	1—50	40
195762	1—50	40
196264	38*)	2500
196692	15*)	500
196727	35*)	500
196946	35*)	500
197117	16*)	500
197284	20*)	500
197474	25*)	500
198006	1—50	40
198073	1—50	40
199330	1—50	40
199655	47*)	500

*) На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 40 рублей.

В таблице указаны выигрыши на двадцатирублевые облигации.

По облигациям достоинством в десять рублей выплачивается половина выпавшего выигрыша.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Настоящая таблица является официальным документом, по которому сберегательные кассы производят выплату выигрышей в установленном порядке, по получении следующего номера газеты.

Председатель комиссии по проведению тиража выигрышей — заместитель председателя исполнительного комитета Фрунзенского городского Совета народных депутатов ОРУЗБАЕВА К. Б.

Ответственный секретарь комиссии ЗАМОЛОДЧИКОВА В. П.

Адрес редакции и издательства: 650630, ГСП, г. Кемерово-99, ул. Ноградская, 3. Телефоны: приемной редактора 6-69-74, заместителей редактора 6-65-74, 6-70-82, ответственного секретаря 6-68-81, зам. ответственного секретаря 6-65-63, отделов редакции: партийной жизни 6-61-83 и 6-02-08, пропаганды 6-66-73, 6-44-22. Советов народных депутатов 6-64-84 и 6-44-84, тяжелой индустрии 6-69-44, 9-51-02, химической и легкой промышленности 6-65-86, 6-38-49, сельского хозяйства 6-67-82 и 6-90-71, культуры 6-62-01, 6-47-44, строительного 6-67-46 и 6-02-00, писем и рабселькоров 6-90-52, 6-78-97, 6-87-68, 6-60-72 информации и спорта 6-82-61, 9-58-76, 6-62-37, еженедельника «Панорама» 6-63-02, объявлений 6-68-72, фотокорреспондентов 6-90-63, приема информации 6-88-85, общественной приемной 6-66-52, бухгалтерии 6-89-53, директора издательства 6-69-23. Собственные корреспонденты: в Новокузнецке — 7-02-04, Прокопьевске — 2-17-34, Междуреченске — 2-33-04, Юрге — 2-06-09. Мариинске — 31-20.

ОП 09120. Типография издательства «Кузбасс». Индекс 51901. 1 Заказ № 118.