



# УБОРОЧНЫЙ КОНВЕЙЕР

Кузбасское село начинает жатву. Этот период, венчающий целый земледельческий год, — экзамен на хлеборобскую зрелость

Виды на урожай неплохие. Прошлой осенью земледельцы подняли весь плановый заблаговременно, больше, чем в прежние годы, внесено удобрений, весной «побаловала» природа — насытила почву влагой. Правда, не хватало тепла — сумма эффективных температур меньше средней за многолетние данные. И все-таки урожайность полей ожидается не меньше, чем в прошлом году. А тот год был далеко не самым худшим — собрали по 16 с лишним центнеров зерна в гектаре.

Как относительно неплохой, можно оценить состояние техники. К выходу в поле готовы почти все зерноуборочные комбайны. Правда, еще настраиваются в ряде колхозов и совхозов зерноочистительные машины, ремонтируются прицепы для перевозки зерна и силосной массы, но, как сообщили из областного агропромышленного комитета, основных проблем с запчастями сейчас нет (не считая автозапчастей), поэтому дело, надо ждать, поправится.

Однако настрой на легкую уборку быть не может. Вспашка, перепахивание, покосы, косовые. Порядка 400 тысяч гектаров хлебов (это половина уборочного клочка области) полегло. Потребуется незаурядное умение, чтобы снести такой хлеб. Видимо, правильно поступают в тех хозяйствах, где уже начали косить зерновые — дозреет в валках, это прием апробированный, и к тому же сбережет стволы дорогое на жатве время.

Ныне в уборочных работах примет участие значительно большее количество комбайнов. Сейчас в наличии их свыше семи тысяч, будет еще поступление. Всего примет участие в жатве восемь тысяч агрегатов. Снизится нагрузка на комбайн до 100 гектаров. Цифра довольно внушительная, обещающая уплотнить сроки уборки и в результате уменьшить потери зерна.

Потери... Известно, что зрелый хлеб стоит на корню не более пяти дней. Потом он начинает осыпаться, и чем дольше стоит, тем быстрее колос теряет тяжелое зерно. Так что снижение нагрузки на комбайн — дело благое. Однако оно должно подтверждаться укреплением всей технологической цепи — от «железяки» до «зерна».

В прошлые годы комбайны нередко останавливались в самые горячие уборочные дни из-за того, что не хватало транспорта для вывоза зерна на ток. Забывались маломощные или кое-как подлатанные в колхозах и совхозах зерноочистительные комплексы — им не по силам был нарастающий день ото дня поток зерна. Стоили очереди у государственных хлебоприемных предприятий, большинство которых построено уже давно и рассчитано на значительно меньший урожай. Число таких не повторилось, надо вновь и вновь испытывать на прочность каждое звено уборочного конвейера.

Пока все сведения на этот счет поступают неутешительные. В частности, опять «на глаза» распределены хлебоприемные предприятия, таковой совет должен вынести «той урожай тут, такой — сюда. Все глаголю из бумажки. И сложное, у ворот элеваторов, как бывало прежде: временами у них пусто, а подвозды к другим забиты машинами с зерном».

В областях черноземной зоны Союза давно уже грузопоток транспорта, завязанного на уборке, просчитываются на электронно-вычислительных машинах. Наш агрокомитет пока предпочитает действовать по старинке. Между тем мощности ЭВМ, имеющиеся в области, загружены далеко не полностью. На них занимаются изготовлением бланков, считают зарплату, стреляют из пушек по воробьям. Агропромысловые же не проявляют инициативы, не обращаются за помощью к специалистам, например, «Кузбассу», надеясь на собственную ведомственную сметку. Что ж, экономит время и деньги на

ЭВМ, придется терять и то, и другое на оперативном руководстве и распутывании транспортных узлов. К тому же следует заметить: ныне количество машин, традиционно забираемых из города на жатву, значительно уменьшилось, и, следовательно, проблема перевозок усложнилась.

«Пики» страды многие годы падает на вторую половину августа. Числа с шестнадцатого, если позволяет погода, обложит дождем своего максимума, и это напряжение держится приблизительно декаду. Надо ожидать, что ныне эти сроки еще более уплотнятся, ведь, повторимся, на поля выходит большее количество зерноуборочных агрегатов. К сожалению, во многих хозяйствах, увеличивших комбайновый парк, упущены вопросы подготовки кадров. Исключение тут, пожалуй, лишь Промышленновский район. Промышленновцы еще с осени прикинули потребное количество людей и, снижая уборочную нагрузку на комбайн, параллельно готовили кадры. Однако в целом по области около тысячи мест за комбайновыми штурвалами на сегодняшний день остаются вакантными. Эта проблема должна неотложно решаться с помощью горожан, имеющих опыт жатвы, студентов, старшеклассников, обладающих механизаторскими навыками.

Параллельно с жатвой необходимо выполнять целый комплекс других работ. Важнейшие из них — подъем зби, сев озимых. Ныне предстоит засеять около 100 тысяч гектаров — на 40 тысяч гектаров больше прошлогоднего. В основном это рожь, традиционная для наших мест озимая культура.

Оптимальные сроки озимки сева, согласно средним многолетним данным, до 20 августа. Зависимость между этими сроками и урожайностью непосредственная, проверенная и подтвержденная практикой. В ряде колхозов и совхозов сева ведется даже за канувшими. Но кое-где не торопятся. Как и в прошлые годы, когда «попадание» в оптимальные сроки составило всего-навсего 22 процента (данные за прошлую пятилетку).

Не торопимся мы и с уборкой ранних овощей. До последних дней невозможно было купить в магазинах молодой картофель: при пике около 600 тонн по области реализовали к 5 августа меньше половины. Между тем рядом с городом, в окрестностях тождества, нетруновым стоят поля раннего картофеля: не колосит потому, что торговля не берет. Разумеется, союзам надо скорее выходить на рынок, открывать свои магазины и палатки. Но и торговля, имеющая все — продавцов, хранилища, транспорт, должна идти навстречу покупателям. Ассортимент зелен в наших городах насчитывает сегодня три-четыре вида: среднепоздние помидоры, перец, лук, кое-где укроп и свеклович. А на полях вблизи города перерабатывают и жуют до полутора десятков видов разнообразной огородной продукции.

Еще один немаловажный аспект осеннего комплекса работ — люди, забота о них. Надо помнить «платочный романтизм», когда напавшийся за долгие страдальческие дни горожанин, колхозник или совхозный рабочий приходит в хибарку, обремененную полковой стан, где и умыть точном нельзя. Сытый ужин, сушенка для рабочей одежды, баня, чистая простыня, радио или телевизор — это норма, и она должна соблюдаться. Строже должен быть надзор за безопасным ведением работ. Поле — не шахта, но все-таки в этот период мы теряем по несколько человек из-за несчастных случаев.

...250 тысяч тонн зерна, согласно плану, надо продать государству, 600 тысяч тонн — наш фуражный фонд. Задача вполне посильная. Делать и больше. Важно только не расслабляться, помнить, что любой збон [это касается и техники, и людей] может ослабить и даже вывести из строя весь уборочный конвейер.



Пятнадцать лет работают на фабрике «Кузбасс» швеи Л. В. Полимонова и В. И. Бессонова. Революционные победители социалистического соревнования постоянно перевыполняют производственные задания и всегда с высоким качеством. И в общественной жизни они на переднем крае: Любовь Валентиновна — член партийного бюро швейной фабрики, а Валентина Николаевна — профсоюзный активист.

## телемайн ТАСС

АМУРСКИЙ (Хабаровский край). 10. Пять человек на место таежного консула прощались с родными. Предприятие позаботилось об оснащении учебного заведения, ставшего одним из лучших в Приморье. В учебно-спортивном комплексе «Амур» организована сеть районных библиотек по защите растений от вредителей и болезней. Это исключает применение высокотоксичных препаратов. В нынешнем сезоне биометодом с помощью насекомых-хищников обработано более 350 тысяч гектаров посевов — треть всех пашни.

## фермам — надежный запас кормов

# ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА

У моего полупутика, завещавшего отделе сельского хозяйства Гурьевского горкома партии Ю. Н. Курского, важное поручение бюро горкома — вручить благодарственное письмо горкома КПСС одному из авторов трудовой победы, механизатору «Бачатского» В. В. Петрову, выполняющему норму выработки в среднем на 150 процентов.

На таких людях держится хозяйство. На их инициативу, самоотверженность и расчитывают в совхозе. В. А. Хуляков, В. Т. Пушкар, дружные звено шефов с шахты «Западная», которым руководит В. В. Лосев, — все они значительно перевыполняют задания. Существенно влияние временных партийных групп, созданных на время севооборота во всех трех отделениях хозяйства. Возглавить их доверили опытным механизаторам, авторитетным коммунистам Н. М. Панчуку, Н. С. Ласточкину, А. Н. Эгкову.

Говорят, победителей не судят. Нынешнее время вносит поправку в старые истины. Судят и победителей. Прежде всего они сами себя. Анализируя, какими силами, за счет чего достигнут успех, какие промахи допустили на пути к нему.

Совхоз «Бачатский» первым среди хозяйств Гурьевского района выполнил план заготовки сена — 2800 тонн. Останавливаться на этом косари не намерены, немало сена доберут на вторых укосах. В «Бачатском» хотят превзойти прошлогодний результат — 4700 тонн сена

В «Бачатском» не склонны упиваться достижениями. В актив записывают то, что хорошо отработали технологию заготовки прессованного сена. Это снижает затраты труда, расходы на перевозку сена к фуражным дворам, уменьшает потери. Ныне в рулонах вывезли больше 2,5 тысячи тонн.

В прошлую зимовку животноводы совхоза оценили, какую прибавку молока дает скормливание ралсового жмыха. Ныне без полукровки и давления сверху закрепили этой культурой вдовое больше площади, чем рекомендовали районные органы.

А резервы? Они тоже очевидны. Хотя в хозяйстве ежегодно растут удои, рост этот невелик, да и абсолютный результат — в прошлом году 2710 килограммов на корову — невысокий. Резкого скачка в производительности нельзя достигнуть без такого же резкого улучшения

## рейд «Кузбасса»: ведомственный транспорт

# КТО ПРОЯВИТ ИНИЦИАТИВУ?

Прежде чем начать разговор о проблемах использования ведомственного пассажирского автотранспорта в общегородских перевозках, хотелось бы обратить внимание, почему «Кузбасс» взял под свой контроль эту тему. Статистика показывает, что объединение «Кемерово-пассажир-автотранс», осуществляющее все пассажирские перевозки в области и за ее пределами, а также в городах и районах, располагает на сегодняшний день автобусным парком в три тысячи машин различного класса. В год водители объединения перевозят до семисот миллионов пассажиров.

В то же время ведомственный транспорт области насчитывает около шести тысяч автобусов, которые, конечно же, должны быть вовлечены в решение острой проблемы пассажирских перевозок, особенно в летнее время, когда каждый кузбассовец стремится в места массового отдыха. Эта проблема многократно возрастает, когда начинается кампания и надо будет многие тысячи людей доставить в село и обратно на картофельные плантации предприятий, организаций и учреждений, помочь кузбассовцам привезти урожай со своих участков. Словом, без помощи ведомственного пассажирского транспорта эту проблему не решить.

Что же показало исследование редакции, не претендующее на обобщение, но намеренное отразить состояние связи: ведомственный автотранспорт — пассажирский попутный или нет? Связь эта оказалась весьма зыбкой и настолько непрочной, что в ней не прослеживается никакой системы.

Об этом рассказ наших собеседников корреспондентов.

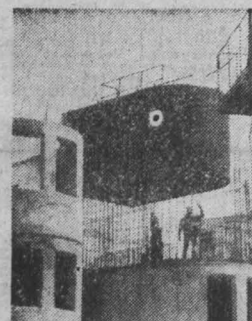
А. Антонов (Новокузнецк). — Если в некоторых городах области ведомственные автобусы стараются обходить под началом пассажирских автохозяйств, то в Новокузнецке происходит, скорее, обратное. Посудите сами: только за последнее время в далеких таежных окрестностях возникли или строятся такие шахты, как «Кушековская», «Полесудинская», «Есаул-ская», «Казанковская», а с недавних пор все больше заявляет о себе целый букет предприятий, осваивающих новое месторождение. Подвоявшие большинство горняков, работающих на этих отдаленных шахтах, живут в городе. Чтобы добраться до места работы и обратно, нужен транспорт. Где его взять? Проще всего — в городских пассажирских автопредприятиях. Так и делают

горняки, вместо того чтобы активно помогать городу решать транспортные проблемы. У строителей та же картина: они все дальше забираются в глубинку, и снова раздается привычное и требовательное «Дай!».

И дают, а куда денешься: и уголь, и все остальное нужно нам всем. Примем не только привезти уголь, а так сказать, в постоянную аренду. Доставка, к примеру, шахтеров к месту назначения, эти автобусы, как правило, подолгу простаивают.

Так, запараживаясь, как их именуют автомобилисты, «нарядных», а по сути своей, ведомственных автобусов, которые бы должны в полную силу работать на линиях, в городе насчитывается не много, ни мало, а сотня с лишком. Это почти пятая часть всего пассажирского парка.

(Окончание на 4-й стр.).



В Ташкенте началось строительство 256-квартирного 16-этажного жилого дома, конфигурация которого напоминает трилистник. Дом строится прогрессивными методами объемно-переставной опалубки.

## В Президиуме Верховного Совета СССР

Президиум Верховного Совета СССР преобразовал Центральное статистическое управление СССР в союзно-республиканский Государственный комитет СССР по статистике.

Президиум Верховного Совета СССР назначил тов. Королева Михаила Антоновича председателем Государственного комитета СССР по статистике.

## Дню шахтера — ударный труд С ЗАВИДНЫМ ПОСТОЯНСТВОМ

Работа шахтоуправления «Физкультурник» объединения «Северокубассуголь» в течение последних 10—12 лет отличается стабильностью. Не стал исключением и 1987 год. За восемь месяцев сверх плана выдано нагору около 70 тысяч тонн угля, пройдено дополнительно 1,5 тысячи метров подготовительных выработок.

Наибольший вклад в успех общего дела внесли коллективы очистных участков №1 и 6, которыми руководят коммунисты Владимир Алексеевич Коломинков и Владимир Михайлович Болданов. Поддерживают почин Герой Социалистического Труда В. М. Гвоздева, оба этих коллектива выполнили план двух лет пятiletки не к 70-летию Октября, а досрочно — 23 июля. Оставшиеся пять месяцев участники будут работать в счет 1988 года.

Высокопроизводительны и работают и участки №3, где плавильником коммунист Г. И. Ефимович Федоров. План восьми месяцев перевыполнен. Сверх задания добыто более 20 тысяч тонн угля. Надо сказать, что Г. Е.

Федоров много лет руководит этим участком, год за годом выходит на пенсию, но продолжает трудиться. Более десяти тысяч тонн угля имеет на сверхплановом счету и коллектив участка №5. Его возглавляет молодой инженер Владимир Дубовник. Выезды горняков участка повышенные обязательства в честь Дня шахтера успешно выполняются.

Особое хочется отметить очистные бригады. Одной из них — комсомольско-молодежной — руководит Евгений Фомин. Три года назад он сменил на этом посту своего отца. Пригодился опыт горняцкого мастера, который перенимал Евгений, работая рядом с отцом. Вот почему и при новом вожаке бригада не только не растеряла свою былую славу, но и приумножила ее. Так, взяв обязательство в честь открытия XX съезда ВЛКСМ, бригада выдала на-гора более трех тысяч тонн угля сверх плана. За трудовые успехи бригаде присвоено звание имени XX съезда комсомола. Она занесена в летопись трудовой славы комсомола и молодежи Кузбасса.

Своему успеху очистные бригады во многом обязаны слаженной работе горнопро-

ходческих бригад. Например, бригады В. Зеленина и З. Сираждинова во Всесоюзном социалистическом соревновании по итогам первого квартала заняли третье место. Проходчики шахтоуправления не сбили ритм темпов. Эти две бригады выполнили план двух лет пятiletки в конце июля, ими пройдено в общей сложности более четырех тысяч метров горных выработок сверх плана.

Успехи стали возможны еще и потому, что шахтоуправление с 1987 года работает в условиях хозяйственного расчета. Здесь только сверхплановая реализация составила 1,5 миллиона рублей, главным образом за счет увеличения количества товарного угля, уменьшения его зольности и т. д. Только за полугодие шахтоуправление заработало 968 тысяч рублей прибыли.

Чтобы удерживать передовые позиции до конца года и на более длительный период, коллектив шахтоуправления взял обязательство давать дешевый уголь, повышать нагрузку на очистных работах, добиваться повышения производительности труда — выполнять задания, стоящие перед отраслью.

А. КРУГЛЯКОВ.  
г. Анжеро-Судженск.

## «Тепло в нашем доме»

Наступил последний месяц лета, а работы у всех нас — о предстоящей зиме. В области полным ходом идет подготовка к зимнему сезону. Однако не везде еще дела обстоят хорошо. Много имеется проблем, неудовольствие, а то и элементарной нерасторопности и безответственности.

Тема эта постоянно присутствует в наших публикациях. И в оставшихся, самый напряженный и ответственный период подготовки хозяйства области к зиме журналисты газеты «Кузбасс», телевидения и радио решили объединить свои усилия.

С этой недели начинается рейд «Тепло в нашем доме». В публикациях газеты «Кузбасс», теле- и радио, передавая мы будем рассказывать обо всем, что так или иначе касается каждого кузбассовца: о подготовке к зиме жилья, школ, больниц, детских садов, учреждений культуры, торговли, своевременном ремонте и пуске

новых объектов теплоснабжения, готовности транспорта.

Ну а главное — добиться конкретных мер, помочь не на словах, а на деле области встретить зиму во всеоружии.

Микрофоны областного радио будут включены в г. Новокузнецке и Кемеровском районе 13 августа в 7 часов 30 минут на радио пройдут первые материалы рейда, а тележурналисты в этот же день в информационной программе «Кузбасс. День за днем» покажут свои сюжеты из г. Ленинск-Кузнецкий.

О ходе подготовки к зиме областного центра газета «Кузбасс» публикует свои материалы в номере за 14 августа.

Итак, рейд начался. Мы ждем помощи и от наших добровольных помощников — читателей, телезрителей и радиослушателей!

Объединенный редактор рейда.



## ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

## О чем пишут газеты мира

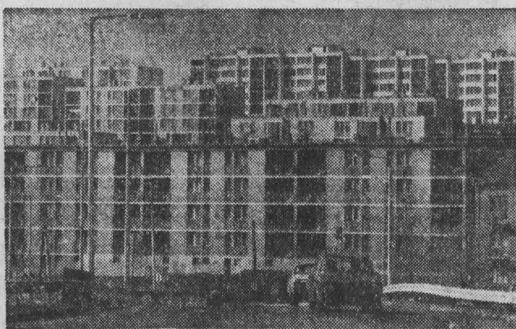
Зарубежная печать оживленно комментирует встречу М. С. Горбачева с группой преподавателей русского языка из США. «Продолжают лживую Рейкьявика», «Москва и Вашингтон должны разговаривать на одном языке» — под такими заголовками рассуждают о встрече газеты ГДР.

Генеральный секретарь ЦК КПСС выступает за диалог между СССР и США на уровне политиков, чтобы избежать и находить решения острых проблем, — констатирует польская «Трибуна людей».

Ряд материалов посвящен выступлению члена Политбюро ЦК КПСС министра иностранных дел СССР Э. А. Шеварднадзе на проходившей в Женеве конференции по разоружению. «Внебесные главы советской дипломатии предлагают о всеобъемлющей системе контроля открывают новые, еще более широкие перспективы для разоружения и ликвидации оружия массового уничтожения», — указывает венгерская «Непсбадаш». Французская «Котидьен де Пари» подчеркивает: «От соглашения по РСД нас сейчас отделяют американские ядерные боеголовки на 72 западногерманских ракетных».

Вьетнамская «Нан зэм» подвергает резкой критике политику США в Персидском заливе. Газета подчеркивает, что в этом регионе скопилось такое количество военных кораблей, которого не видела планета со времен корейской войны.

(ТАСС, 10 августа).



Сегодня в Кемерово прибыла делегация журналистов из Ноградской области Венгерской Народной Республики. С побратимами из Нограда кузбасские журналисты связывают давние дружеские отношения. Газеты «Кузбасс» и «Ноград» часто обмениваются материалами и фотопубликациями, рассказывающими о жизни наших братских народов.

Кузбасс — Ноград

## В гостях побратимы



НА СНИМКАХ, подготовленных редакцией газеты «Ноград»: жилой массив имени Максима Горького в Шалготарьяне; старинный замок, высившийся над селом Холлоке; модная одежда Шалготарьянской швейной фабрики пользуется неизменным успехом у покупателей; на трикотажной фабрике в городе Казар.

Фото газеты «Ноград».



орбиты научно-технического прогресса

## Япония на пути в «высшую лигу» космических держав

«В конечном счете, — говорит инженер фирмы «Мицубиси», — все будет так же, как с автомобилями. Наши космические аппараты станут компактнее и эффективнее, чем их американские прообразы».

13 августа прошлого года с японского космодрома Тангашима успешно стартовала двухступенчатая ракета Н-1, которая доставила на геостационарную орбиту два небольших искусственных спутника Земли общим весом 550 килограммов.

В наши дни такое событие не может и на фоне мировых рекордов космической техники выглядеть достаточно скромно. Тем не менее оно привлекло пристальное внимание специалистов и прессы как в Соединенных Штатах, так и в Западной Европе, а для самих японцев стало в какой-то мере историческим. Объясняется это тем, что ракета Н-1 является первым образцом современного космического транспорта, созданным почти целиком в Японии. Почему «почти» и почему японцам важно иметь собственную ракету? Дело тут в следующем.

Япония выводит в космос разную аппаратуру уже более десяти лет (с 1975 г. было проведено шестнадцать успешных стартов). Но до прошлого года она делала это с помощью ракет, которые изготавливались по лицензии, купленной у США в 1969 году. Они назывались Н-1 и Н-2, однако были, по существу, копией американских «Тор-Дельта» и примерно на 80 процентов зависели от американской техники. В этом, может, и не было бы никакой беды, но продажа новой аппаратуры была бы обусловлена тем, что японцы, можно сказать, дискриминировались — из-за ограничений по лицензиям ракет они имели право запускать только свои собственные спутники.

А сегодня запуск спутника — это совсем не обязательно запущенный эксперимент. Большинство из выводат на орбиту с коммерческими целями, главным образом для обслуживания национальных и международных коммуникаций, в том числе телевизионных. Емкость «рынка» космической связи по оценкам спе-

циалистов, составляет в ближайшие десять лет примерно 150 млрд. долларов — это огромная сумма. Большие коммерческие перспективы у спутников для так называемого «дистанционного зондирования Земли», которые выводят из космоса разведку полезных ископаемых, картографирование, оценку посевов и т. п. Можно назвать также службы погоды, воздушной и морской навигации. Наконец, недалеко от времени, когда в космосе начнут работать производственные установки для изготовления медицинских препаратов, сверхчистых полупроводников и прочих материалов, которые трудно или даже невозможно сделать в земных условиях. В общем, ближний космос становится важной частью мирового рынка, источником прибыли и, соответственно, полем острой конкурентной борьбы. А чтобы бороться там на равных, нужно владеть средствами доставки товара и оборудования, иначе на успех рассчитывать трудно. Поэтому Япония и поставила себе цель: добиться полной самостоятельности в космических делах, создать полный «джентльменский набор» собственной космической техники, включая мощные современные ракеты-носители. Разработка ракеты Н-1 — первый крупный шаг в этом направлении.

От американского образца осталась тут только первая ступень — твердотопливная, а все остальное, что есть вторая ступень с жидкостными двигателями, системами наведения и контроля, головная часть, — японское. Любопытная деталь: японцы пытались купить систему управления у министерства обороны США. Пентагон лицензию не продал, он соглашался только поставлять нужные узлы и блоки в виде «черного ящика» — опечатанными, без права разборки. Тогда специалисты Национального космического агентства Японии создали все необходимое своими силами и на японской элементной базе.

Успешный взвод в эксплуата-

цию ракеты Н-1 еще не означает, что Япония решила до конца проблему самообеспечения космическим транспортом. Во-первых, в этой ракете еще остались части американской техники, а значит, остались и ограничения, предусмотренные лицензией. Во-вторых, Н-1 значительно уступает лучшим современным носителям по величине полезной нагрузки. Поэтому агентство энергично ведет работу над следующим поколением японских ракет — Н-11. После почти трехлетней подготовки на уровне фундаментальных исследований в апреле 1986 года начата полномасштабная разработка новой ракеты, которая сможет вывести на геостационарную орбиту спутник весом до 2000 кг. Первый старт намечен на 1991 г. «Когда Н-11 войдет в строй», — говорит президент агентства Х. Осава, — мы [Япония, А. А.] сможем принимать участие во всех аспектах мировых космических исследований».

Ситуация на «космическом рынке» для японцев в настоящее время очень благоприятная. Основными конкурентами — США и Западной Европе — преследуют крупные неудачи. Катастрофа «Челленджера», неудачные старты ракет «Титан» и «Дельта» в прошлом году буквально парализовали американскую космическую программу. Как уже сообщалось, и ракета ВМС США «Атлас — Центар» была взорвана по команде с Земли через несколько минут после запуска из-за неполадок в системе управления. Не лучше обстоят дела и у Европейского космического агентства — после четырех стартов, кончившихся уничтожением ракеты «Ариана», полеты прекращены и ведется коренная переработка системы зажигания двигателей третьей ступени. Неудивительно, что потенциальные потребители обращают свои взоры на Восток, к Стране восходящего солнца.

А в январе нынешнего года «Японский экономический журнал» принес новую сенсацию: в Японии начались ра-

боты по созданию космического корабля многоцелевого использования. Управление по науке и технике министерства внешней торговли и промышленности в сотрудничестве с космическими фирмами приступило к разработке космолета с горизонтальным взлетом и посадкой (точнее — космозвонка), способного развивать скорость в 25 раз больше скорости звука и выходить на низкие околоземные орбиты. Его можно будет применять и для доставки грузов в космос, и в качестве сверхскоростного межконтинентального транспорта. Специальный космо-двигатель или посадочных полос ему не понадобится, технические данные машины позволяют использовать обычные современные аэродромы. Первые три года отводятся на подробную подготовку «технической концепции», то есть на эскизную и макетную проработку проекта. Экспериментальную непилотируемую модель, на которой будут опробованы конструктивные и технологические решения, разработает фирма «Буджи Хэви Индустриес», систему управления — фирма «Фуджитсу», физический и другие механические узлы — фирма «Мицубиси» и «Кавасаки», а «Ниссан» мотор компании и «Исикаваджима» — Херин» должны создать двигательную установку.

Таким образом, японская программа развития космической техники преследует две основные цели. Во-первых, в ближайшие годы выйти на самый современный уровень с ракетами однокорпусного действия и, во-вторых, в перспективе дополнить их кораблями многоцелевого использования, которые, возможно, в будущем станут основой мирового космического флота. При этом вот что интересно: японцы не собираются потягивать американский путь, не планируют разработку моделей, аналогичных «Шаттлам». Ведь эти «челноки» лишь условно можно считать многоцелевыми — на Землю возвращаются деле-

го не все, что стартует в космос, и в повторный полет уходят практически новые корабль, собранный из вновь изготовленных или восстановленных узлов. «Шаттл», по существу, является чем-то средним между однокорпусной ракетой и действительно многократно используемым кораблем.

Опыт США с полной очевидностью показал, что такой компромисс экономически себя не оправдывает, он обходится значительно дороже ракет разового действия. А гибель «Челленджера» ставит под сомнение и техническую целесообразность подобного решения. Ведь не случайно сами американцы сейчас интенсивно работают над конструкцией примерно такого же космолета, на какой ориентируются японцы. В США его называют «Восточный экспресс» и уже довольно далеко продвинулись в проектировании этой машины. Похожий проект разрабатывается и в Англии под названием «ХОТОЛ», что соответствует комбинации первых букв от слов «горизонтальный взлет и посадка».

Поэтому, японцы трезво оценили все варианты и пришли к выводу, что будущее — не за «Шаттлом», а за «ХОТОЛОм». Гамбургский журнал «Шпигель» цитировал однажды следующее высказывание представителя агентства Акиры Такагири: «Мы многому научились у американцев в области космической техники. Пришла пора бросить учить перчатку вызова». Сказано это было применительно к конструкции искусственных спутников Земли, но в полной мере относится и к технике ракетной. К 2000 году Япония рассчитывает иметь от своего «космического бизнеса» солидные доходы в десятки миллиардов иен. И больших сомнений относительно исхода конкурентной борьбы с США не испытывает.

А. АВДУЛОВ, кандидат технических наук, лауреат Государственной премии СССР (АПН).



ДОМ КИНО «МОСКВА». Большой зал. Новая музыкальная сатирическая кинокомедия ЗАЯЧИЙ ЗАПОВЕДНИК (10.13.10. 16.50. 20. 21.30). Кинопрограмма СМХ — ДЕЛО СЕРЬЕЗНОЕ (к сеансам в 13.10. 21.30). Новый цветной художественный фильм ПОПУТЧИК (11.30. 15.10. 16.50). Малый зал. Кинообзор: мультфильмов ОТЧАДНЫЙ КОТ ВАСЬКА (10. 11.40. 13.20 — для детей). Художественный фильм ЮНОСТЬ ПЕТРА, две серии (15. 17.40. 20.10. «ЮБИЛЕЙНЫЙ»). Цветной художественный фильм-сказка САДКО (10—для детей). Новые цветные художественные фильмы: ШЕРЛОК ХОЛМС В ХХ ВЕКЕ (14. 18. 21.30). ЗОЛОТАЯ БАБА (11.40. 15. 20. «НОСМОС». Для детей мультипликационный фильм САФФИ (10. 12. 14. 15.50). Художественный фильм ПОЛЕТ В СТРАНУ ЧУДОВИЩ (9. 11. 13. 15). Новые цветные художественные фильмы: БОРИС-1, две серии (16.30. 21). БЕНВЕНУТА (17.30. 19. 20. 21.40).

«ВРЕМЯ». Хроникально-документальные фильмы: БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ. БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ. ВОСТОЧНЫЙ СИНДРОМ (11.30). Художественные фильмы: ЛЮБОВЬ НА ЭЩАФОТ (13. 17). КРАСИВО УТИ (15. 19. 21). «ПРОГРЕСС». ПОСЛЕ ДОЖДИЧКА В ЧЕТВЕРГ (10. 14). АРНОМЕТРИКА ЛЮБВИ (11.30. 15. 17.50. 19.30. 21.30). «ОКТАВЬ». КАК ТРИ МУШКЕТЕРА, две серии (17. 20). «МЕТАЛЛУРГ». КАК СТАТЬ ЗВЕЗДОЙ, две серии (16. 19. «КОМСОМОЛЦ». НАГЛАДИТЬ (ПОСМЕРТНО) (19. 21). ДИ ШАХТЕРОВ, ОЛИВЕР ТВИСТ (11). НАГЛАДИТЬ (ПОСМЕРТНО) (16. 18.30. 20.30). ДИ ИМЕНИ 50-ЛЕТИЯ ОКТЯБРЯ. ЗОЛОТАЯ БАБА (17. 21). ПЕСНИ МОЯ (19).

ДИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «АЗОТ». МЫ ВЕСЕЛЫ, СЧАСТЛИВЫ, ТАЛАНТЛИВЫ (16. 18. 20). ДИ СТРОИТЕЛЯ. ЦВЕТКО В ПЫЛИ, две серии (17. 20). ДИ КОСМОХИМЗАВОДА. ЭТО ВЕЗУМНЫЙ, ВЕЗУМНЫЙ, ВЕЗУМНЫЙ, ВЕЗУМНЫЙ МИР, две серии (17.15. 20). КЛУБ ШАХТЫ «СЕВЕРНАЯ», ВА-ВАНК II, ИЛИ ОТВЕТНЫЙ УДАР (17. 20). КЛУБ ГРЭС. ПЕРЕХВАТ (17.15. 19. 21).

КЕМЕРОВЧАНЕ И ГОСТИ ГОРОДА! 15 АВГУСТА В 11 ЧАСОВ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ ДОСААФ ПРИГЛАШАЕТ нас на авиационно-спортивный праздник, посвященный 50-летию со дня образования аэроклуба и Дня Воздушной Флоты СССР, который состоится на территории Кемеровского моторного завода.

В программе праздника: торжественная часть, парад спортсменов, показательные выступления спортсменов-ветеранов и мастеров парашютного спорта, массовое десантирование парашютистов, выступление армейских спортсменов. Проезд трамваями № 6, 8 до остановки «Угловая», автобусом № 9 до остановки «Маг-зав».

ЛЮБИТЕЛИ ФУТБОЛА 11 АВГУСТА НА ЦЕНТРАЛЬНОМ СТАДИОНЕ «ХИМИК» СОСТОИТСЯ матч чемпионата СССР по футболу между командами «КУЗБАСС» (г. Кемерово) — «ТОРПЕДО» (г. Кутаиси).

Начало игры в 19 часов. Билеты продлятся в кассах стадиона с 11 часов.

УВАЖАЕМЫЕ КУЗБАССОВЦЫ! На многих предприятиях, в организациях и учебных заведениях оформляются уголки по гражданской обороне. Напомним: вам поможет обновить и оформить такие стенды п/о КУЗБАССФОТО «ЗЕНИТ».

Принимаются заказы на выполнение работ с оплатой по безналичному расчету. Также по Кузбассфотозениту предлагается оформление стендов с плакатами заповедника. Для оформления заказа на фотоработы необходимо обратиться с письмом к руководителю Кемеровского филиала п/о Кузбассфотозениту по адресу: г. Кемерово, проспект Ленина, 117; телефон 55-42-51.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «КУЗБАСС» ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ штурман-малар, подкладчик на листооборачивающую машину, лобовую рабочую, цех цинкографии, дворника, лифтеров для работы в семейном общепитании, корректора.

Жилые преставляются в порядке очереди. Для справок: Телефонный справочник 52-66-39, 52-78-88. В ЛЕГКИХ КОМБИНАТ № 200 — воспитателя, или дневных и вечерних. Обращаться по адресу: проспект Московский, 98, телефон для справок 55-28-49.

## РЕКЛАМА РЕКЛАМА РЕКЛАМА

КЕМЕРОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ ИНСТИТУТ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ СЛУШАТЕЛЕЙ НА ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ на 1987/88 учебный год

Срок обучения на дневном отделении 8 месяцев, на вечернем отделении (без отрыва от производства) — 10 месяцев. Окончившие подготовительное отделение зачисляются на первый курс вне конкурса.

Принимаются передовые рабочие и колхозники, санитары и младшие медицинские сестры по уходу за больными; военнослужащие, уволенные в запас из рядов Советской Армии. Рабочие и колхозники должны иметь стаж практической работы (без учета стажа) не менее одного года, младшие медицинские сестры — не менее двух лет. На вечернее отделение принимаются также санитары и младшие медицинские сестры с одним годом трудового стажа. Направления военных частей действительны в течение года со дня увольнения в запас.

Заявления подаются на имя ректора института с указанием факультета (лечебного, педиатрического, санитарно-гигиенического, стоматологического или фармацевтического), на котором поступающий желает обучаться по окончании подготовительного отделения, с приложением документа о среднем образовании, направления на учебу, характеристика (подписанной руководителем предприятия, представителями партийного, комсомольского и профсоюзного организаций), медицинской справки (№ 200), 6 фотокартончик размером 3х4 см, выписки из трудовой книжки. По прибытии в институт поступающий предъявляет лично паспорт, военный билет (приписное свидетельство), комсомольский и профсоюзный билеты.

Зачисление проводится по результатам собеседования (по физике, химии, биологии) с учетом стажа практической работы. Прием заявлений до 10 ноября, от уволенных в запас из рядов Советской Армии в ноябре — декабре — до 15 января следующего года.

Начало занятий на вечернем отделении 1 октября, на дневном — 1 декабря. Документ направлять по адресу: 650029, г. Кемерово, ул. Ворошилова, 22а, медицинский институт, подготовительное отделение.

УПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ КЕМЕРОВСКОГО ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА ПРИГЛАШАЕТ ВЫПУСКНИКОВ 8-10-х КЛАССОВ для обучения в Кемеровском СПТУ № 85 и Новокузнецком СПТУ № 88

ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ: на базе 8 классов — повар, кондитер (срок обучения 3 года), 10 классов — повар (срок обучения 1 год), кондитер (полтора года). Учащиеся ежегодно получают стипендию 32 рубля, в год окончания обучения получают диплом о среднем образовании и специальность повара, кондитера.

Училища имеют хорошо оборудованные кабинеты, работают спортивные секции, кружки.

Для поступления необходимо представить документ об образовании, характеристику, 6 фотокартончик размером 3х4 см, медицинскую справку (форма № 200).

Прием в училище ведется без вступительных экзаменов.

Адреса: г. Кемерово, ул. Коммунистическая, 21. Проезд трамваями № 5 до остановки «Космическая»; г. Новокузнецк, проспект Чкалова, 13. Проезд автобусом № 7 и троллейбусом № 2 до остановки «Бережная».

ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «КУЗБАССХИМЧИСТКА» ПРЕДЛАГАЕТ СВОИ УСЛУГИ:

Химическая чистка и мелкий ремонт одежды. В химическую чистку принимаются одежда, ковры и ковровые изделия, порттеры, одеяла, трикотажные изделия, зонты, мягкие игрушки. Срок исполнения 7-10 дней. Срочные заказы — до трех суток.

Во всех филиалах объединения производится мелкий ремонт одежды, сдаваемой в химчистку и крашение. По вашему заказу могут укоротить или укоротить изделие, заменить подклад, тесьму брешь, отпороть и пришить меховой воротник, покрыть полушубок и т. д.

Чистка ковров мягкой мебели. По вашему заказу на дому мастера филиала могут почистить ковры и ковровые изделия, мягкую мебель с помощью специальной установки, новейших пятновыводящих составов и шампуней.

Телефоны для справок: 26-80-17, 51-08-06, 25-94-21.

УВАЖАЕМЫЕ КЕМЕРОВЧАНЕ!

Пользуйтесь услугами прачечных самообслуживания! Прачечные самообслуживания расположены по ул. Рудничной, 9а, в филиале «Новость» (часы работы с 8 до 19 без перерыва на обед, выходные — поскрещены), по пр. Советскому, 77 (в помещении госуниверситета), по ул. Мичуринка, 37а (в общежитии КузПИ), по ул. Аллеевой, 8. Прачечные самообслуживания работают с 10 до 19 часов, перерыв с 14 до 15 часов, выходные — воскресенье, понедельник.

## БЮРО ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ НАСЕЛЕНИЯ

ПРИГЛАШАЕТ В КЕМЕРОВСКИЙ ГОРПОДОУЩОЦТОР молодежь на курсы младших продавцов овощей и фруктов. Срок обучения 3 месяца, стипендия 60 рублей в месяц.

В овощные магазины торга — продавцов, младших продавцов, продавцов мелкой розницы, контролеров, рабочих, грузчиков, на овощную базу — рабочих, экспедиторов по сортировке фруктов, крапивошников, ковароводов, машинистов холодильных установок, вакууматорщиков, автокрановщиков, водителей, погрузчиков.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленина, 145а; ул. Севастопольская, 6.

НА РАБОТУ В ВОЕННИЗВРАЩЕННУЮ ОХРАНУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — водителей легковых и грузовых автомобилей.

Принятые пользуются бесплатным проездом по железным дорогам страны, бесплатным форменным обмундированием, путевками на санаторно-курортное лечение и др.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленина, 145а; ул. Севастопольская, 6.

НА РАБОТУ В КЕМЕРОВСКОЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ — водителей 1-2-го классов категории «Д», на городские, пригородные и междугородные перевозки пассажиров; кондукторов на пригородные маршруты, линейных контролеров, штурманов-маларов, плотников-бетонщиков, маляшников, трактористов-машинистов на К-700, автолесовара.

Здесь же проводится набор на пятимесячные курсы водителей категории «Д» и на месячные курсы переподготовки с категории «ВС» на «Д». За время обучения на курсах выплачивается стипендия.

Доставка на работу и с работы производится служебным транспортом. На предприятии целенаправленно решаются вопросы социального развития. На территории находится столовая, круглогодично работает буфет. В районе села Ельняево расположена база отдыха. Имеется свое подсобное хозяйство. Ведется строительство жилья для работников предприятия. В распоряжении тех, кто занимается спортом, стадион «Авангард», секции по футболу, легкой атлетике, шахматам. Для увлеченных музыкой организованы вокально-инструментальный ансамбль, дискотека.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленина, 145а; ул. Севастопольская, 6. Тел. 4-29-93.

НА РАБОТУ В НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ СТРОИТЕЛЬСТВА угольных и горючих предприятий — инженеров-конструкторов по горным работам. Оплата по своему положению с выплатой надбавок за выполнение сложных и ответственных работ; машиниста передвижной компрессорной установки; машиниста стационарной компрессорной установки; электрослесарей 4-6-го разрядов.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленина, 145а; ул. Севастопольская, 6. НА РАБОТУ В ОБЛПОТРЕБСООЗ — инженера по труду и заработной плате, нормировщика, бухгалтера материального учета, водителя 1-3-го классов, слесарей-наладчиков, автолесовара, начальную цену.

По итогам работы за год выплачивается тринадцатая зарплата; имеются служебный автобус, турбазы.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4.

рейд «Кузбасса»: ведомственный транспорт

## КТО ПРОЯВИТ ИНИЦИАТИВУ?

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Дороги на ведомственных маршрутах плохие, отсюда от автобусов здесь минимальная, сельские «пьянки» и то больше перевозят, поэтому не случайно горком партии неоднократно ставил вопрос об этой иждивенческой тенденции. Однако перелома пока нет: у всех находятся самые объективные причины и сверхтяжелые обстоятельства для того, чтобы претендовать на городской автобус, как на свой собственный.

Вот почему было не так-то просто ведомственным автобусам выдвинуть к тому, чтобы в их транспорте могла ездить не только избранная, а также все население публики, но и мы, рядовые пассажиры попутного направления. Сейчас около 400 таких машин перевозят немало самых обычных пассажиров-горожан. За первое полугодие их выручка составила около миллиона рублей. Несложные подсчеты показывают, что должна она быть намного больше, для чего необходимо более настойчиво бороться с безбилетниками, четко организовать славу вырванных денег и не допускать, чтобы пустые ведомственные автобусы безнаказанно курсировали по городу, что еще бывает нередко.

Г. Колесников (Прокловск): — Еще три года назад Прокловский горисполком принял решение, обязывающее водителей служебных двухдверных автобусов перевозить пассажиров в попутном направлении. Сегодня почти на каждом таком автобусе можно увидеть трафаретную надпись, что мол, разрешено перевозить попутчиков. Нередко добровольные дружины проводят рейды, выясняя, как выполняется решение горисполкома. Словом, есть на предприятиях города около пятисот таких автобусов, есть решения горисполкома, есть контроль за исполнением.

Однако повсеместная практика то и дело убеждает: во-

дителям служебных автобусов, как правило, не по пути с горожанами, стоящими на автобусных остановках. На днях в вечерние часы «пьянки», когда гуляют автодороги от бесконечной вереницы машин, идущих от центра города на Тирган, я подсчитал: каждую минуту мимо проносился служебный автобус с трафаретной надписью, что водителю можно перевозить попутчиков. Многие из этих автобусов были полупустые, а то и вообще пустые. Три-четыре человека. Но уехать на Тирган в таком автобусе не было смысла. Люди сразу шли к трамвайной остановке. Спрашивал я их: «Почему на трамвай?».

Отвечали почти одинаково: «Чувствуешь себя униженным, когда мимо катят пустые автобусы».

Это действительно неполадка, когда большинство служебных автобусов «возит воздух», а люди стоят на остановках. Вывод один: правильное горисполкомское решение, судя по практике, необходимо для водителей. Оно как пожелание. Например, в Черноголовской и Головинской автобазе каждому водителю служебного автобуса установлен план — за месяц перевезти в попутном направлении пассажиров на 48 рублей. Но этот план можно не выполнять. В заработке водитель ничего не потеряет. Вот если бы у водителя за невыполнение плана даже на 20 копеек вычитали из зарплаты все 48 рублей, тогда он сразу бы изменил отношение к человеку, который стоит на остановке.

Меня могут упрекнуть, что предлагаю draconические меры. Да, предлагаю. Но, во-первых, это не draconические меры, а экономические. Во-вторых, никогда не навешивай порядки там, где нет четкой системы. Например, ни разу не слышал от водителей служебных автобусов, что работники госавтоинспекции штрафуют их за то, что не забирают пассажиров в попутном направлении. Видимо, на-

до дать такое право автоинспекции.

А. Цыбалкин (Осинники): — В одну из недавних суббот автору этих строк около часа пришлось простоять на остановке «Госбанк», что в Осинниках. Тщетными оказались ожидания рейсового транспорта. Зато одна из других (специально считал) прошла без остановок восемь ведомственных автобусов, раздвигая многочисленные состоявшиеся пассажиры попутных направлений. Подчеркиваю, восемь, и на борту каждого автобуса находилась издательская надпись: «Перевозка пассажиров в попутном направлении».

Когда же, наконец, ведомственные шоферы научатся уважать горожан? Почему они не берут попутчиков, хотя на это есть специальное решение горисполкома? Только лишь потому, что никто не контролирует, как оно выполняется. Ни те, кто принимал его, ни же, государственный автоинспекция.

Руководители, например, Малиновской автобазы (директор А. А. Домбровский), организовали тем, что оборудовали автобусы табличками, выдавали водителям билеты, а на все остальные махнули рукой.

Надо ли удивляться, что некоторые из шоферов, если и берут попутчиков, то лишь для того, чтобы положить их пятаки в личный карман. Вот о чем говорят факты. В ходе недельного рейда, который проводился во второй половине июня, контролеры областного управления в Осинниковском автобазе выявили 16 таких случаев. Нет нужды называть всех, отметим лишь, самых уверенных в своей безнаказанности. Это, например, водитель Байдаевской автобазы Кешуба, у которого касса оказалась изломанной.

А потом постепенно интерес горисполкома к ведомственным транспорту пошел. Сейчас с большим трудом автобусы с указателями маршрутов. На городских остановках уже очень редко можно встретить ведомственные автобусы. Работники ГАИ назвали мне все-

даться, куда делась выручка.

Грешат «левыми» заработками некоторые водители Малиновской автобазы. Например, у одного из них — Мингазова не оказалось ни билета, ни учетного листа, ни подписи кассира по выдаче билетов. А ведь он вез 17 человек.

И кто, как не руководители автобаз, повинны в этом? А ведь совсем, кажется, не сложно издать у водителей приказ о кассе, о том, чтобы кассир по выдаче билетов и ежедневно изымать выручку. Конечно, при этом с той же регулярностью выплата шоферам положенное вознаграждение.

В. Карманов (Маринск): — Сегодня в Маринске 80 ведомственных автобусов. Столько же их в пассажирской автобазе, занятая перевозкой людей в городе и на междугородних маршрутах. Но используется этот ведомственный парк очень нерационально.

В конце прошлого года после длительного разговора о необходимости использования ведомственного транспорта на перевозке людей, после неоднократных, строго обязательных решений горисполкома на улицах города появились наконец автобусы с указателями маршрутов. С большим трудом автобус № 24 до восьми часов утра и до пяти часов вечера.

— К хорошему люди привыкают быстро, — говорит знакомый на автобусной остановке. — Вот и мы, пассажиры, за то, чтобы не терять лишнее время в ожидании общественного транспорта.

— Ведомственным не ездить? — спрашивают с о. Он не ездил. Зато (главное) ездила женщина, сс. Изрядом. Она доплатит наш разговор.

— Подобралась как-то автобус, правда, в салоне не было билетной кассы. Один из пассажиров начал возмущаться, что пятаки отдаст водителю. Тот без лишних разговоров высадил всех на следующей остановке.

Собеседники уезжают, а я жду подхода ведомственного автобуса. Вот и первый из

них. Табличка свидетельствует, что он принадлежит шахте «Чертанская». В салоне три пассажира. В двух следующих автобусах всего по одному человеку. Кроме надписи «служебный», никакой дополнительной информации на них не видно. На остановке собралось человек десять, но водители и не подумали их подбирать.

За половину дня поездок по городу удалось увидеть всего два служебных автобуса Караганской автобазы, которые забирали людей на остановках. В их салонах билетные кассы, имеются и соответствующие таблички, поясняющие, что транспорт подвозит людей в попутном направлении.

Негусто, если учесть, что 21 автобус трех автобаз (Беловской, Чертинской, Караганской) и Грамотинского ПТУ решением горисполкома обязан ежедневно оказывать по-

мощь пассажирскому транспорту.

Вопрос этот решался долго, около двух лет, — рассказывает работник промышленно-транспортного отдела горкома партии А. Г. Токарев. — Определены, какие организации должны выделять свой автобус для этих целей, приобрести билетные кассы, соответствующие таблички. Чертинская автобаза, например, выделит автобус, который ежедневно развозит своих рабочих практически по всему городу, поселкам, первой включилась в перевозку пассажиров. Однако и первой стала свертывать ее. Начальник автобазы В. Е. Кулинин до сих пор так и не сумел наладить эту работу. Пока был постоянный, строгий контроль за деятельностью названных транспортных предприятий, они работали, чего нельзя сказать сегодня.

Установка прямую связь читатель — газета по проблемам работы объединения «Кемерово-пассажиротранс», газета опубликовала рядовые материалы «Болеевые точки» и «Новые адреса болеевых точек», которые стали предметом обсуждения на одном из последних заседаний исполкома областного Совета народных депутатов. К руководителем объединений «Кемерово-пассажиротранс» и «Кемерово-автобус» были приняты строгие меры, названы конкретные сроки устранения недостатков как в организации работы пассажирского автобуса, так и в ремонте и содержании автобусов.

Сегодняшний рейд, проведенный «Кузбассом», со всей очевидностью показывает, что ведомственным транспортом, его руководители, призванные всячески поддерживать решения местных органов Советской власти в деле организации пассажирских перевозок, отгородились ведомственным барьером, заняли позицию откровенных наблюдателей, а не активных организаторов этого нелегкого дела. Ведомственная разобщенность всегда дает возможность такому неадекватному руководителю найти удобную лазейку, не обременяя себя лишними хлопотами.

Не заняла в решении этой острой проблемы четкой позиции и группа оперативного контроля за эффективным использованием транспорта областного Совета, которую возглавляет заместитель председателя областного Совета В. М. Чурилов. Нередко вместо критической оценки сложившейся ситуации, быстрого реагирования здесь идут на поводу так называемых «объективных» обстоятельств. Так неужто придется уступить этим «объективностям»? В некоем случае! Во многих областях Российской Федерации есть хороший опыт организации работы ведомственного транспорта, создания из него особой автолинии, центральной диспетчерской службы, без которой ни один автобус не имеет права выхода на линию. Слов нет, дело это весьма хлопотное. Но если учесть, что за этими напряженными хлопотами стоит не просто статистический, неудовлетворенный пассажир, а мы с вами, то, право же, стоит ради этого крепко поработать, призвать к службе на наше благо и ведомственный автобус.

Собеседники уезжают, а я жду подхода ведомственного автобуса. Вот и первый из

них. Табличка свидетельствует, что он принадлежит шахте «Чертанская». В салоне три пассажира. В двух следующих автобусах всего по одному человеку. Кроме надписи «служебный», никакой дополнительной информации на них не видно. На остановке собралось человек десять, но водители и не подумали их подбирать.

За половину дня поездок по городу удалось увидеть всего два служебных автобуса Караганской автобазы, которые забирали людей на остановках. В их салонах билетные кассы, имеются и соответствующие таблички, поясняющие, что транспорт подвозит людей в попутном направлении.

Негусто, если учесть, что 21 автобус трех автобаз (Беловской, Чертинской, Караганской) и Грамотинского ПТУ решением горисполкома обязан ежедневно оказывать по-

мощь пассажирскому транспорту.

Вопрос этот решался долго, около двух лет, — рассказывает работник промышленно-транспортного отдела горкома партии А. Г. Токарев. — Определены, какие организации должны выделять свой автобус для этих целей, приобрести билетные кассы, соответствующие таблички. Чертинская автобаза, например, выделит автобус, который ежедневно развозит своих рабочих практически по всему городу, поселкам, первой включилась в перевозку пассажиров. Однако и первой стала свертывать ее. Начальник автобазы В. Е. Кулинин до сих пор так и не сумел наладить эту работу. Пока был постоянный, строгий контроль за деятельностью названных транспортных предприятий, они работали, чего нельзя сказать сегодня.

Установка прямую связь читатель — газета по проблемам работы объединения «Кемерово-пассажиротранс», газета опубликовала рядовые материалы «Болеевые точки» и «Новые адреса болеевых точек», которые стали предметом обсуждения на одном из последних заседаний исполкома областного Совета народных депутатов. К руководителем объединений «Кемерово-пассажиротранс» и «Кемерово-автобус» были приняты строгие меры, названы конкретные сроки устранения недостатков как в организации работы пассажирского автобуса, так и в ремонте и содержании автобусов.

Сегодняшний рейд, проведенный «Кузбассом», со всей очевидностью показывает, что ведомственным транспортом, его руководители, призванные всячески поддерживать решения местных органов Советской власти в деле организации пассажирских перевозок, отгородились ведомственным барьером, заняли позицию откровенных наблюдателей, а не активных организаторов этого нелегкого дела. Ведомственная разобщенность всегда дает возможность такому неадекватному руководителю найти удобную лазейку, не обременяя себя лишними хлопотами.

Не заняла в решении этой острой проблемы четкой позиции и группа оперативного контроля за эффективным использованием транспорта областного Совета, которую возглавляет заместитель председателя областного Совета В. М. Чурилов. Нередко вместо критической оценки сложившейся ситуации, быстрого реагирования здесь идут на поводу так называемых «объективных» обстоятельств. Так неужто придется уступить этим «объективностям»? В некоем случае! Во многих областях Российской Федерации есть хороший опыт организации работы ведомственного транспорта, создания из него особой автолинии, центральной диспетчерской службы, без которой ни один автобус не имеет права выхода на линию. Слов нет, дело это весьма хлопотное. Но если учесть, что за этими напряженными хлопотами стоит не просто статистический, неудовлетворенный пассажир, а мы с вами, то, право же, стоит ради этого крепко поработать, призвать к службе на наше благо и ведомственный автобус.

Собеседники уезжают, а я жду подхода ведомственного автобуса. Вот и первый из

них. Табличка свидетельствует, что он принадлежит шахте «Чертанская». В салоне три пассажира. В двух следующих автобусах всего по одному человеку. Кроме надписи «служебный», никакой дополнительной информации на них не видно. На остановке собралось человек десять, но водители и не подумали их подбирать.

За половину дня поездок по городу удалось увидеть всего два служебных автобуса Караганской автобазы, которые забирали людей на остановках. В их салонах билетные кассы, имеются и соответствующие таблички, поясняющие, что транспорт подвозит людей в попутном направлении.

Негусто, если учесть, что 21 автобус трех автобаз (Беловской, Чертинской, Караганской) и Грамотинского ПТУ решением горисполкома обязан ежедневно оказывать по-

мощь пассажирскому транспорту.

Вопрос этот решался долго, около двух лет, — рассказывает работник промышленно-транспортного отдела горкома партии А. Г. Токарев. — Определены, какие организации должны выделять свой автобус для этих целей, приобрести билетные кассы, соответствующие таблички. Чертинская автобаза, например, выделит автобус, который ежедневно развозит своих рабочих практически по всему городу, поселкам, первой включилась в перевозку пассажиров. Однако и первой стала свертывать ее. Начальник автобазы В. Е. Кулинин до сих пор так и не сумел наладить эту работу. Пока был постоянный, строгий контроль за деятельностью названных транспортных предприятий, они работали, чего нельзя сказать сегодня.

Установка прямую связь читатель — газета по проблемам работы объединения «Кемерово-пассажиротранс», газета опубликовала рядовые материалы «Болеевые точки» и «Новые адреса болеевых точек», которые стали предметом обсуждения на одном из последних заседаний исполкома областного Совета народных депутатов. К руководителем объединений «Кемерово-пассажиротранс» и «Кемерово-автобус» были приняты строгие меры, названы конкретные сроки устранения недостатков как в организации работы пассажирского автобуса, так и в ремонте и содержании автобусов.

Сегодняшний рейд, проведенный «Кузбассом», со всей очевидностью показывает, что ведомственным транспортом, его руководители, призванные всячески поддерживать решения местных органов Советской власти в деле организации пассажирских перевозок, отгородились ведомственным барьером, заняли позицию откровенных наблюдателей, а не активных организаторов этого нелегкого дела. Ведомственная разобщенность всегда дает возможность такому неадекватному руководителю найти удобную лазейку, не обременяя себя лишними хлопотами.

Не заняла в решении этой острой проблемы четкой позиции и группа оперативного контроля за эффективным использованием транспорта областного Совета, которую возглавляет заместитель председателя областного Совета В. М. Чурилов. Нередко вместо критической оценки сложившейся ситуации, быстрого реагирования здесь идут на поводу так называемых «объективных» обстоятельств. Так неужто придется уступить этим «объективностям»? В некоем случае! Во многих областях Российской Федерации есть хороший опыт организации работы ведомственного транспорта, создания из него особой автолинии, центральной диспетчерской службы, без которой ни один автобус не имеет права выхода на линию. Слов нет, дело это весьма хлопотное. Но если учесть, что за этими напряженными хлопотами стоит не просто статистический, неудовлетворенный пассажир, а мы с вами, то, право же, стоит ради этого крепко поработать, призвать к службе на наше благо и ведомственный автобус.

Собеседники уезжают, а я жду подхода ведомственного автобуса. Вот и первый из

ТВ Р

11 августа

I ПРОГРАММА

| Время | Программа                                                   |
|-------|-------------------------------------------------------------|
| 7.00  | «Юный талант» Утренняя информационно-музыкальная программа  |
| 8.35  | «Человек и природа» Фильм-спектакль                         |
| 11.15 | 11.25 Новости                                               |
| 16.00 | Новости                                                     |
| 16.15 | «Мамин школь» Передача для детей                            |
| 16.45 | «Отчего и почему» Ф. И. Конюков № 1 для детей               |
| 17.20 | «Почему» Передача для детей                                 |
| 17.45 | «Почему» Передача для детей                                 |
| 18.15 | «Сегодня и завтра» Передача для детей                       |
| 18.45 | «Сегодня и завтра» Передача для детей                       |
| 19.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей                       |
| 19.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей                       |
| 21.00 | «Время» Промо-перестройки                                   |
| 21.45 | Открытие Международного Этнографического фестиваля искусств |
| 22.45 | «Сегодня и завтра» Передача для детей                       |

II ПРОГРАММА

| Время | Программа                             |
|-------|---------------------------------------|
| 8.00  | Утренняя гимнастика                   |
| 8.20  | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 9.00  | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 9.40  | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 10.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 10.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 11.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 11.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 12.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 12.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 13.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 13.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 14.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 15.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 16.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 17.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 18.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 29.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 30.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |

III ПРОГРАММА

| Время | Программа                             |
|-------|---------------------------------------|
| 18.05 | Новости                               |
| 18.15 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 19.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 20.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 21.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 22.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 23.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 24.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 25.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 26.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 27.50 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.00 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.10 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.20 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.30 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.40 | «Сегодня и завтра» Передача для детей |
| 28.50 | «                                     |