

ЗНАМЯ УДАРНИКА

ОРГАН БЕЛОВСКОГО ГОРКОМА ВКП(б), РАЙКОМА ВКП(б),
ГОРОДСКОГО И РАЙОННОГО СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ
ТРУДЯЩИХСЯ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

№ 86 (2226)

26 июля 1950 г., среда

Цена 20 коп.

Важнейшая хозяйственная и политическая задача

Многие промышленные предприятия Белова в значительных размерах превзошли уровень производства, запланированный на последний год пятилетки.

Однако не все предприятия города успешно справляются со своими задачами. Неудовлетворительно работают в этом году шахты «Пионерка» и «Бабанак-овская», не выполняет плана стройуправление № 2, не справляется со своими задачами вагоноремонтные и дорожно-ремонтные мастерские, станция Белова и некоторые предприятия местной промышленности.

Да и сам факт перевыполнения планов передовыми предприятиями не должен вселять в нас чувство самодовольства и успокоения, необходимо изыскивать все новые и новые пути для увеличения добычи угля, производства металла, увеличения погрузки грузов, продукции предприятий местной промышленности, всемерно улучшать качественные показатели производственной деятельности. Неограниченные возможности в выполнении и перевыполнении планов заложены во внедрении новой техники и в освоении прогрессивных норм.

За последнее время на шахте треста «Беловуголь» поступило большое количество горной техники, значительно возросла и обновилась техника у строителей, на стройках широко применяются башенные краны, самосвалы, канавокопатели, бульдозеры. Механизация трудоемких процессов получила широкое распространение в цехах цинкового завода, на предприятиях железнодорожного узла.

Степень насыщенности новой техникой ставит вопрос: как она используется, как выполняются прогрессивные нормы? Надо прямо сказать, что мы имеем в этом деле очень много серьезных недостатков.

Плохо обстоит дело с внедрением новой техники на ряде предприятий города. В тресте «Беловуголь» только 25 проц. горных комбайнов, 50 вруб-ных и 66 проц. углепогрузочных и породопогрузочных машин используются в работе, а остальные бездействуют. Особенно плохо используется горная техника на шахте «Пионерка», где в работе находится 35-50 проц. парка машин. Такое же положение с внедрением машин и механизмов в строительных организациях. В стройуправлении № 1 канавокопатели не используются, бульдозеров в работе только 50 проц., кранов «Пионер» — 60 и бетономешалок — 30 проц.

Не лучше дело обстоит и с освоением прогрессивных норм. В тресте «Беловуголь» средне-

месячная производительность углепогрузочных машин составляет 57,3 проц. Особенно низка производительность этих машин на шахтах «Бабанак-овская» и «Черта-2-3».

Неудовлетворительно выполняются установленные нормы по экскаваторам, бульдозерам, погрузочным машинам и другим механизмам в строительных организациях. Плохо выполняются прогрессивные нормы на некоторых других предприятиях города и железнодорожного узла.

Между тем передовые люди наших предприятий успешно осваивают новую технику, выполняют и перевыполняют установленные прогрессивные нормы. Так, например, на первом участке шахты «Пионерка» (начальник т. Исаев) производительность комбайна Макарова составляет 5300 тонн в месяц. В стройуправлении № 1 бригады проходчиков тт. Далеко, Ногина, Стопаренко значительно перевыполняют прогрессивные нормы.

Но методы высокопроизводительного использования новой техники передовиками производства не стали еще достоянием всех горняков, не распространены на всех шахтах треста. Низкое использование новой техники и наличие фактов невыполнения прогрессивных норм на шахтах треста и в строительных организациях объясняется во-первых отсутствием правильной организации труда. Механизация трудоемких процессов требует внедрения новой организации труда и передовой технологии. Вместо четкой и слаженной работы на механизированных участках зачастую машины длительное время простаивают из-за несвоевременной доставки леса, отпалки, из-за отсутствия запасных частей. Аналогичные примеры несоответствия между новой техникой и формами организации труда имеют место в строительных организациях и на других предприятиях.

Серьезной причиной слабого освоения новой техники и выполнения прогрессивных норм является и то, что со стороны руководителей предприятий нет еще должного внимания к кадрам механизаторов, их подбору, расстановке и подготовке, повышению квалификации и закреплению на производстве. Все еще имеет место большая сменяемость среднего звена руководящих работников, особенно это относится к шахте «Пионерка», где в течение 1949-1950 года на 7 участках было произведено 36 перемещений.

Руководящие и инженерно-технические работники шахт и треста слабо занимаются делом изучения новой техники. Недав-

но организованные курсы с командным составом шахт и треста работают нерегулярно и с низкой посещаемостью, а на шахте «Пионерка» и «Бабанак-овская» такие курсы к занятиям еще не приступали. Многие машинисты, проходчики, слесари новые машины освоили слабо, учеба с ними не проводится, стахановские школы не созданы, совещаний по обмену опытом на большинстве шахт и строек не проводится.

Низкий уровень освоения новой техники и выполнения прогрессивных норм сдерживает рост производительности труда и приводит к невыполнению норм выработки рабочими.

Хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители шахт и строек слабо занимаются вопросами рационализации и изобретательства. Только этим можно объяснить, что на шахтах треста «Беловуголь» поступило за 1 квартал 1950 года 28 рационализаторских предложений, из которых внедрено 19, а на шахте «Бабанак-овская» ни одного предложения не внедрено в производство. В стройуправлении № 1 за 4 месяца поступило 5 рационализаторских предложений, а внедрено в производство только 2. Между тем, от рационализаторских и изобретательских предложений цинковый завод в 1949 году получил более 2,1 млн. рублей экономии.

Слабо работают технические советы на предприятиях и шахтах. Так, на шахте «Пионерка» технический совет продолжительное время вообще не собирается. По другим предприятиям и шахтам техсоветы также собираются нерегулярно, вопросы освоения новой техники и прогрессивных норм на техсоветах решаются недостаточно.

Металлургия цинкового завода установленные прогрессивные нормы перекрыли в основном еще в 1949 году, за 5 месяцев 1950 года они значительно превзойдены. В настоящее время эти нормы необходимо пересматривать в сторону увеличения, так как существующие нормы не мобилизуют коллектив цинкового завода на дальнейшее движение вперед.

На железнодорожном транспорте по инициативе передовых машинистов зародилось замечательное движение за 500-километровый пробег локомотивов в сутки. Это мощный резерв для лучшего использования локомотивов, для подъема всей работы на железнодорожном транспорте.

Но не все еще руководители служб узла определили свое место в этом патристическом движении машинистов — пятисотников. Велики еще простои локомотивов на контрольных постах, под поездами, в пунктах, оборо-

Выше знамя социалистического соревнования за досрочное выполнение годовых планов!

На полную мощность использовать технику, выполнять и перевыполнять прогрессивные нормы!

Заготовка кормов под угрозой срыва

В прошлом году колхоз им. Ворошилова не выполнил плана заготовки кормов.

Между тем, руководители колхоза не сделали для себя никаких выводов из уроков прошлого года. Они и сейчас не принимают решительных мер к тому, чтобы своевременно и в достатке заготовить грубых и сочных кормов для скота.

На 15 июля здесь заложено 150 тонн силоса вместо 720 тонн по плану. План сенокосения выполнен только на 15 проц. Организация труда на сенокосе плохая. Люди на работу выходят в 9-10 часов утра и рано кончат вечером. Особенно плохо поставлена работа в бригаде № 1, где бригадиром т. Седельников. Все колхозники этой бригады почтуют дома и выходят на работу поздно, да еще ездят на расстоянии 6-8 км. В результате никто из колхозников не выполняет норм выработки.

Председатель колхоза Анучин вместо руководства заготовкой кормов занимается систематической пьянкой, а партийная организация (секретарь т. Корнаухов) мирится с такими явлениями. Коммунисты на последнем собрании обсудили поступок коммуниста Анучина за систематическую пьянку и бытовое разложение и ограничили вызовом его на партийное собрание, а после собрания Анучин вообще перестал заниматься делами, продолжая пьянствовать. Райком партии и райсельхозотдел должны вмешаться в дела колхоза им. Ворошилова, навести в нем большевистский порядок.

А. Копуриков.

Критика не принесла пользы

Руководители колхоза им. Буденного (председатель т. Шпилов) уже дважды подвергались справедливой критике в печати за плохую организацию труда на заготовке кормов.

Но руководство колхоза, очевидно, не желает сделать для себя выводов из критики и не устраняет недостатки, мешающие выполнению плана сенокосения и силосования кормов.

К силосованию колхоз еще не приступал, а скошено всего 1000 гектаров из 3000 по плану. Задание по стогованию выполнено лишь на 30 процентов.

Многие колхозники до сих пор не принимают участия в заготовке кормов. Плохо работают и машинисты конных сенокосилок из-за отсутствия сменных лошадей, которые используются для развозов руководящих работников артели.

И. Деятини.

А. Одетов,
зав. промышленно-транспорт-
ным отделом ГР ВКП(б).

Общественный отчет о выполнении социалистических обязательств

Говорят беловские электровозники

Депо пятисотников и коллективного стахановского труда

Электровозники борются за превращение депо в пятисотенное, в депо коллективного стахановского труда.

Более года тому назад по инициативе машиниста электровоза «19-129» им. Молодой гвардии Игоря Братухина в депо развернулось социалистическое соревнование за увеличение пробега электровоза между подъемочными ремонтами—до 150 тысяч километров, вместо устаревшей нормы 70 тысяч. Это обязательство было выполнено. По предложению т. Братухина Министерство путей сообщения установило новые прогрессивные нормы пробега между подъемочными ремонтами 150 тысяч км. для всех депо.

Но и эта норма для наших машинистов не предел. Средний пробег по депо мы имеем 196 тыс. км. при норме 150 тыс. км. и обязательстве 190 тыс. км.

За последние полтора месяца машинисты электровозов провели более 1000 тяжеловесных поездов. За счет этого дополнительно перевезено 272 состава грузов и сэкономлено столько электроэнергии, сколько требуется всему парку электровозов на 8 суток работы.

В июне прошлого года по примеру машиниста т. Братухина в депо началось социалистическое соревнование за 500-километровый пробег. Это замечательное движение имеет очень большое государственное значение. Оно позволяет на полную мощность использовать богатую технику, вскрывает новые резервы в нашей работе, повышает производительность и культуру труда, сокращает простой электровозов и вагонов, увеличивает их оборот. С приближением традиционного праздника—Дня железнодорожника среднесуточный пробег электровозов резко повысился. Возьмем для примера работу пятисотников за 19 июля. Средний пробег всех колонн пятисотников в этот день составил 527,2 км., а по депо—502,4 км., вместо нормы 438 км. Электровозы старших машинистов в эти сутки дали следующие пробеги: тт. Соколова 652, Большакова 554, Колобаева 561 и Усанова 593 километра. Таким образом, депо становится пятисотенным.

О превращении в депо коллективного стахановского труда говорят не только высокие пробеги машинистов-пятисотников, но и стахановский труд рабочих вспомогательных цехов. В депо все рабочие перевыполняют нормы выработки, а 52 стахановца дают более 200 процентов.

Так беловские электровозники, воспитанные великим машинистом локомотива революции товарищем Сталиным, встречают свой традиционный праздник.

Н. Бублай,
зам. начальника электродепо.

ОП06301

Коллектив Беловского электровозного депо, подписывая воззвание Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия, взял на себя обязательство превратить депо в пятисотенное и коллективного стахановского труда.

Советские железнодорожники успешно выполняют свое обязательство. Ниже мы публикуем общественные отчеты работников депо о выполнении обязательств.

Коммунисты—вожаки социалистического соревнования

В борьбе за достижение производственных успехов партийная организация депо опиралась на творческую инициативу стахановцев, подхватывала ее и несла через агитаторов на те участки производства, где еще не зарождались новые, передовые методы труда. Агитколлектив депо расставлен с таким расчетом, чтобы правдивое слово агитатора было слышно в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом локомотиве. Наиболее активная группа коммунистов и агитаторы помогли нам широко развить движение пятисотников, внедрить высокие пробеги электровозов между подъемочными ремонтами. Агитаторы и стенная печать помогли нам привить передовой метод слаженной работы электровозных бригад с кондукторскими и поездным вагонным мастером.

Машинисты и их помощники-коммунисты стали инициаторами внедрения высоких пробегов электровозов. Так, например, старшие машинисты тт. Колобаев, Миронов, Сергеев, Чиркун и другие добились пробега до 200 тысяч и более. За такой пробег борются сейчас бригады всех электровозов.

Горячую поддержку в нашем депо получило замечательное движение пятисотников. В первые же дни его зарождения в депо была направлена агитмассовая работа на внедрение это-

го нового движения на транспорте. Эти вопросы поднимала стенная печать, об них рассказывали на общих собраниях и совещаниях, агитаторы проводили беседы в сменах, бригадах, на электровозах. Лозунги и плакаты призывали к внедрению и расширению движения пятисотников.

Наши кадровые машинисты тт. Соколов, Братухин, Качурин и многие другие первые повели борьбу за достижение 500-километрового пробега электровозов в сутки. В этой борьбе было много трудностей, но стахановцы не сдавались, а партийная организация и хозяйственное руководство помогали пятисотникам преодолевать препятствия.

Были использованы партийные собрания, объединенные собрания машинистов и работников других профессий: диспетчеров, главных кондукторов, поездных вагонных мастеров и др. Стахановцы-машинисты тт. Кондратенко, Сергеев и др. организовали стахановские школы, в которых обучали малоопытных машинистов стахановским методам вождения поездов. В настоящее время депо устойчиво стало на путь выполнения и перевыполнения заданной нормы среднесуточного пробега электровозов, а отдельные машинисты выполняют

среднесуточный пробег до 700 км. в сутки.

Сейчас коллектив поставил перед собой задачу—сделать депо полностью пятисотенным. И есть уверенность в том, что эта цель будет достигнута.

В текущей работе партийная организация с каждым днем повышает требовательность к работе партийных групп и агитаторов. Влияние партийных групп в цехах и на электровозах оказывает неоценимую помощь в деле повышения производительности труда, укрепления дисциплины. В нашей партийной организации организовано 11 партийных групп и те участки производства, где созданы партийные группы, работают лучше и рентабельней, например, партгруппа хозяйственного цеха (партгруппорг т. Синицын). Партийное бюро депо ежедневно направляет работу партгруппоргов и агитаторов. Успехи работы коллектива нас не успокаивают. Мы знаем, что еще предстоит много работать над тем, чтобы изжить недостатки, которые мы еще имеем в партийной и хозяйственной работе. Но каждый член коллектива знает о том, что он должен с каждым днем улучшать свою работу и бороться за то, чтобы удержать первенство, завоеванное в социалистическом соревновании.

Г. Федоров,
секретарь партбюро.

Комсомольско-молодежный цех коллективного стахановского труда

Коллектив цеха периодически осматривает, особенно напряженно трудится сейчас, в дни вахты мира.

В недалеком прошлом цех не укладывался в норму простоя, имел много случаев межпоездного ремонта, допускал брак в работе. Сейчас цех выглядит совсем по иному. Взять хотя бы тот факт, что каждый электровоз выпускается из периодического осмотра на 30 минут раньше срока. В цехе работают преимущественно комсомолы и молодежь, им свойственна жажда победы. Устав обязывает комсомольца показывать пример социалистического отношения к труду.

На первых порах слесари тт. Седланов и Ощепков допускали брак в работе, что задерживало выпуск машин. Вокруг их поступков было создано общественное мнение. Товарищи повлияли свою ошибку. Теперь о браке у нас и разговоров не бывает. Все рабочие перевыполняют нормы выработки при отличном и хорошем качестве ремонта. Цех заслуженно счита-

ется цехом коллективного стахановского труда. Если бы хотелось назвать имена лучших людей цеха, то не ошибаясь можно перечислить всех без исключения. Особенным почетом у нас пользуются: слесарь-моторист т. Бормотов и слесарь-механик т. Умрихин, работающие каждый за двоих. Хорошо работают молодые слесари тт. Слепянов, Перминов, Антоненко, бригадир т. Пирогов.

Основным резервом повышения производительности труда является у нас уплотнение рабочего дня за счет правильной организации работы. Например, ряд трудовых процессов слесарей-механиков и мотористов не может вестись параллельно, а поэтому перерыв на обед мы сделали для них в разное время, чтобы в отсутствие одних—другие могли выполнять свою работу. Широко применяется кооперативность в труде, то-есть если часть слесарей, закончив ремонт своего узла, помогает отстающим товарищам. Опыт стахановцев у нас широко популяризируется. Так, например, лучший стахановец Александр

Бормотов на занятиях стахановской школы рассказывает товарищам о своем методе осмотра и ремонта тяговых двигателей. К нему был прикреплен молодой рабочий т. Казарцев, который сейчас не отстает в труде от своего учителя. Хорошо действует на повышение производительности труда заключение социалистических договоров на ремонт одного электровоза.

В социалистическом соревновании в честь всесоюзного Дня железнодорожника молодые стахановцы взяли на себя выполнение следующих обязательств: повысить производительность труда по сравнению с 1 кварталом на 10 проц.; сократить простой электровозов на периодическом осмотре на 20 минут, повысить качество и культуру ремонта, каждый третий электровоз выпускать из ремонта с гарантиейной путевкой, за счет экономии материалов отремонтировать 4 электровоза. Это обязательство выполнено.

С. Калыгин,
начальник цеха периодического осмотра.

Как мы добились среднесуточного пробега электровозов в 500 км

Небольшой, но дружный коллектив моего электровоза в социалистическом соревновании в честь традиционного праздника—Дня железнодорожника взял обязательство—добиться среднесуточного пробега машин не менее 500 км, а между подъемочными ремонтами—не менее 250 тыс. км, перевыполнять нормы технической скорости на 4 км в час, проводить не менее пяти тяжеловесных поездов в месяц, работать один из каждых десяти дней за счет сэкономленных смазочных и обтирочных материалов, содержать машину в образцовом техническом и культурном состоянии. Это обязательство бригада с честью выполняет.

Когда в нашем депо началось соревнование пятисотников, мы поставили перед руководством депо вопрос о создании условий в соревновании пятисотников, об открытии нам диспетчерам «зеленой улицы». Была устранена негодная практика содержания завышенного парка электровозов и введен уплотненный график оборота электровозов. Мы сократили простой машин в пунктах оборота до 40 минут вместо одного часа, 40 минут по норме и время на экипировку электровозов—на 10 минут, также на перегонный ход поездов.

Результаты не замедлили сказаться. Среднесуточный пробег машин увеличился в апреле на 88,3 км по сравнению с июнем прошлого года, достигнув 517 км при повышении технической скорости на 6 км в час. Желания машиниста, наличие прекрасного электровоза и «зеленой улицы» не достаточно, чтобы быть пятисотником. Надо еще овладеть техникой. В этом отношении мы достигли значительных успехов. Все люди бригады технически грамотны и повседневно учатся. Машинисты тт. Турбин и Кулагин имеют знания машиниста первого класса, хорошо освоили технику и помощники тт. Бедарев, Агеев и Новосельцев. Это дает нам возможность заставить машину работать так, как нам надо, в любых условиях провести состав на высокой скорости. Естественно, что для выполнения обязательств пятисотниками электровозы должны быть всегда в отличном состоянии. Производственная культура—непременное условие отличной работы техники. Мы содержим свой электровоз в отличном состоянии.

Мы держим тесную связь с диспетчерами. Перед поездкой всегда связываемся с ними, узнаем, какой поезд и куда поведем, какой состав будет обратно, заключаем с ними договор на соревнование.

И. Соколов,
машинист-пятисотник.
Ответственный редактор
А. ЯКОВЛЕВ.