

ВЫДВИЖЕНИЕ КАНДИДАТОВ В НАРОДНЫЕ СУДЫ

Достойные кандидаты

По окончании трудовой вахты коксовики собрались в красном уголке, чтобы выдвинуть своих кандидатов в народные судьи и народные заседатели.

Собрание открыл профгруппорг первого блока коксовых печей т. Толмачев. Он представил слово секретарю партийного бюро т. Сафонову.

— 16 декабря состоятся выборы народных судов Российской Федерации, — сказал т. Сафонов. — Нет сомнения, что на предстоящих выборах магнитогорцы снова продемонстрируют свою сплоченность вокруг партии Ленина—Сталина и единодушно отдадут свои голоса за ставных сынов и дочерей народа — кандидатов Сталинского блока коммунистов и беспартийных.

— Нам предоставлено право, — продолжает он, — выставить своих кандидатов в народные судьи и народные заседатели. Я предлагаю выдвинуть кандидатом в народные судьи 3-го участка Сталинского района Нину Васильевну Антонову. Тов. Антонова — дочь рабочего Верхне-Уфлейского металлургического завода. Ее отец и сейчас работает на производстве. После окончания юридического института Нина Васильевна Антонова в марте 1951 года была избрана народным судьей 3-го участка Сталинского района нашего города. Она оправдывает доверие своих избирателей.

Предложение т. Сафонова горячо поддержали другие товарищи. Коксовики единодушно решили выдвинуть Нину Васильевну Антонову кандидатом в народные судьи и просить ее дать свое согласие баллотироваться в народный суд 3-го участка Сталинского района.

Берет слово старший электрик т. Ходыкин. Он предлагает выдвинуть кандидатами в народные заседатели лучших производственников цеха — машиниста портального крана Михаила Петровича Шерстобитова, машиниста загрузочного вагона Василия Герасимовича Литвинова, дозирщицу углеподготовки Валентину Павловну Шибакову, бригадира хозбригады Ивана Петровича Летнева. Коксовики единодушно поддержали это предложение и выдвинули своими кандидатами в народные заседатели предложенных т. Ходыкиным товарищей, а также других лучших производственников.

Единодушное решение

Дружно собрались в красном уголке паровозной службы рабочие, мастера, машинисты паровозов, чтобы исполнить свой гражданский долг — выставить кандидатов в народные судьи и народные заседатели.

Первым берет слово секретарь бюро паровозной службы т. Касьянов. Он говорит о том, что в городах и селах нашей республики развернулась подготовка к выборам народных судов, которые состоятся 16 декабря 1951 года. Сегодня нам предстоит назвать своих кандидатов в народные судьи и народные заседатели.

— Я предлагаю, — продолжает т. Касьянов, — выдвинуть кандидатом в народные судьи первого участка Сталинского района т. Трубина Геннадия Ивановича. Паровозники хорошо знают его по многолетней работе на внутризаводском железнодорожном транспорте Магнитогорска. Здесь он прошел путь от кочегара до машиниста паровоза, стал активным общественником и в 1944 году был выдвинут в народные судьи.

С тех пор т. Трубин бесменно работает народным судьей, с честью оправдывает доверие своих избирателей.

Начальник паровозной службы т. Филиппов поддержал это предложение.

— Тов. Трубин, — говорит он, — является верным сыном большевистской партии. Где бы он ни работал, он высоко держит звание члена партии Ленина—Сталина, честно, добросовестно выполняет порученное дело.

Собрание единодушно приняло постановление — выдвинуть кандидатом в народные судьи первого участка Сталинского района т. Трубина Геннадия Ивановича. 1911 года рождения, члена ВКП(б).

На этом же собрании были выдвинуты кандидатами в народные заседатели — инспектор отдела технического контроля паровозного депо т. Астахов, помощники машинистов паровоза т. Павленко и т. Дзюба и машинист паровоза т. Перфильев.

М. НОГИН, зам секретаря партбюро ЖДТ.

СЛОВО СТАНОЧНИКОВ

13 ноября в основном механическом цехе состоялось многотрудное собрание рабочих, инженерно-технических работников и служащих, посвященное выдвижению кандидатов в народные судьи и народные заседатели.

Слово предоставляется мастеру т. Файн.

— Я предлагаю, — говорит он, — выдвинуть от нашего коллектива кандидатом в народные судьи первого участка Сталинского района города Магнитогорска т. Трубина Геннадия Ивановича. Тов. Трубин приехал в Магнитогорск в первые годы строительства. Начав свою трудовую деятельность с кочегара паровоза, он быстро овладел профессией машиниста паровоза. С 1944 года т. Трубин работает народным судьей 1-го участка Сталинского района. Своей честной и добросовестной работой он заслужил доверие избирателей.

Затем слово берет председатель цехового комитета т. Митрашин. Он поддержал предложение т. Файна о выдвижении кандидатом в народные судьи т. Трубина.

Кандидатура т. Трубина единодушно поддержана всем собранием.

Затем собрание приступает к выдвиже-

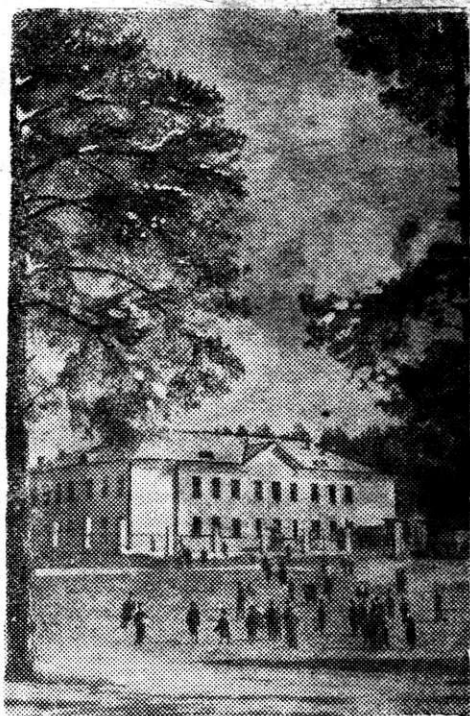
нию кандидатов в состав народных заседателей. Мастер инструментального отдела т. Каширин предложил выдвинуть кандидатом в народные заседатели слесаря-стахановца, активного общественного тов. Петерова. Токарь инструментального отдела т. Бергенко внесла предложение выдвинуть кандидатом в народные заседатели инструментальщицу т. Сережкину.

Счетовод т. Боровкова уже несколько лет работала народным заседателем, с честью оправдала доверие своих избирателей. Вот почему и на этом собрании было вновь названо ее имя в числе кандидатов в народные заседатели первого участка Сталинского района. Хорошие производственники и общественники тт. Юрасов и Баханов были выдвинуты кандидатами в народные заседатели судов 3-го участка Сталинского района и 4-го участка Кировского района. Эти кандидатуры были поддержаны всеми трудящимися цеха.

Кроме того, собрание единогласно избрало представителей на окружное предвыборное совещание.

Д. ПОЛОВНЕВ, секретарь бюро ВЛКСМ основного механического цеха.

По родной стране



Куйбышевгидрострой. В Ставропольском строительном районе построена школа для детей строителей.

На снимке: у здания новой школы. (Фотохроника ТАСС).

К столетию Октябрьской железной дороги

ЛЕНИНГРАД, 14 ноября. (ТАСС). Исполнилось 100 лет со дня открытия регулярного движения на первой русской магистральной железной дороге Петербург—Москва, ныне Октябрьской.

К столетию дороги институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова подготовил выставку. Многочисленные экспонаты ярко отображают развитие дороги после Великого Октября и особенно в годы сталинских пятилеток.

КИРОВЦЫ УВЕЛИЧИВАЮТ МЕЖРЕМОНТНЫЕ СРОКИ РАБОТЫ МАРТЕНОВ

ЛЕНИНГРАД, 14 ноября. (ТАСС). Мартеновцы Кировского завода довели в этом году рабочую кампанию печей до 320 плавов без ремонта главных сводов. Это на одну четверть превышает нормы стойкости агрегатов. Экономлено с начала года более полутора тысяч тонн динасового и магнетитового кирпича.

Успех достигнут благодаря образцовому уходу за печами, применению технических новшеств.

Сейчас кировцы взяли новые межремонтные сроки рабочей кампании печей, значительно превышающие нормы, действовавшие до сих пор.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ КАЧЕСТВУ РЕМОНТА ПАРОВОЗОВ

Участок среднего ремонта паровозного депо внутризаводского железнодорожного транспорта в нынешнем году не раз завоевывал первенство в социалистическом соревновании.

Но вот летом он стал отставать. Показатели у этого коллектива из месяца в месяц стали все хуже и хуже. Наконец, в октябре коллектив участка оказался на последнем месте.

Это не случайно. Все дело в том, что мастера участка тт. Дьяченко, Горохов и Шутов перестали уделять должное внимание не только развертыванию социалистического соревнования, но и организации производства. Взять хотя бы такой пример. Перед началом ремонта паровоза мастера обязаны обеспечить ремонтников необходимыми паровозными деталями. Заказывая эти детали поставщику, мастера должны сообщить точные их размеры, учитывая износ машины.

Однако этого мастера не делают. Не утруждая себя разметками и обмерами деталей, которые действительно могут подойти

к ремонтируемой машине, мастера сообщают размеры деталей, указанные в конструктивных альбомах, то-есть без учета, подойдут детали этих размеров к паровозу или не подойдут.

В результате получается, что некоторые детали или велики, или малы, ставить их нельзя. Так, например, получилось в прошлом месяце у мастера Дьяченко. Когда детали поставили на паровоз, они оказались негодными и их пришлось частью заменить, частью подгонять под размер. На все эти работы ушло много времени, ремонт паровоза был задержан. Так по вине мастера Дьяченко произошло удорожание стоимости ремонта машины, потому что слесарям пришлось выполнять лишнюю работу, а следовательно, и платить им за это.

На участке немало есть стахановцев, которые работают самоотверженно, не жалея сил. Таковы, например, слесарь-арматурщик т. Назаров, слесарь т. Бойко и многие другие. Они выполняют по нескольку норм в смену. Но их стахановский труд иногда смазывается бракоделами.

Есть, например, на участке слесарь Бурлаков. Этот человек систематически делает брак в работе, зачастую ликвидировать этот брак приходится другим рабочим. Кроме того, Бурлаков допускает прогулы.

Неоднократно коллектив ставил вопрос о том, чтобы Бурлакова призвали к порядку. Но начальник участка т. Лабетский и начальник депо т. Филиппов заняли позицию «уговаривания» дезорганизатора производства. Бурлаков продолжает оставаться в коллективе участка среднего ремонта и попрежнему нарушает дисциплину.

Плохую помощь участку среднего ремонта оказывает инструментальный отдел депо. В инструменталках нет нужных измерительных приборов и инструмента, в результате приходится вести измерение деталей по старинке, на глазок.

Не так давно произошел такой случай. На участке ремонтировался паровоз. Когда нужно было сделать обмер бука и найти центр, в инструментальной не оказалось ни штангмаса, ни циркуля. Слесарям пришлось выходить из положения, производить измерения при помощи локтя и веревки. Ясно, что в результате измерения такими «точными» инструментами, была

допущена серьезная ошибка и работники отдела технического контроля ЖДТ паровоз из ремонта не приняли. Опять было зря потеряно время, затрачен труд людей, испорчен материал.

Через несколько дней слесарям-ремонтникам нужно было найти длину поршневого дышла. Но в инструментальной опять не оказалось штангмаса.

Странно, что мастер-инструментальщик т. Зуенко считает такое положение вполне нормальным. Когда я обратился к нему с вопросом, почему в инструментальной нет необходимого инструмента, как штангмаса, он ответил: «Сорок лет мерили дедовским способом, ничего не случится, если будут мерить так и дальше».

И это заявляет мастер в наши дни техники!

Такая работа по старинке, конечно, к хорошему привести не может. Она снижает показатели стахановцев, удорожает ремонт паровозов.

Н. СУХАРЕВСКИЙ, старший контрольный мастер отдела технического контроля ЖДТ.

Редактор Д. М. ГНИЛОРЫБОВ.