ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

АЛТАЙСКАЯ ПРАВДА

Орган Алтайского краевого комитета КПСС и краевого Совета народных депутатов

№ 69 (19207) • ВТОРНИК, 26 МАРТА 1985 ГОДА • Газета выходит с 12 августа 1917 года • Цена 3 коп.

СТРОИТЕЛЬСТВУ — РИТМИЧНОСТЬ И КАЧЕСТВО

Учиться на положительных примерах, извлекать уроки из своей деятельности и учитывать их при решении очередных задач — это норма хозяйствования в любой отрасли. Особое значение она имеет для капитального строительства. Стабильно устойчивая, ритмичная работа этой отрасли играет первостепенную роль в дальнейшем укреплении экономики и социальном развитии. Вот почему партия и правительство уделяют постоянное внимание положению дел в строительстве, совершенствованию его, быстрейшему устранению недостатков.

В прошлом году ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о перестройке планирования, организации и управления строительством. Затем в развитие этого решения были намечены меры по исправлению положения в проектно-сметной работе. Усиливается ответственность за нарушение установленных правил сдачи объектов в эксплуатацию. Проявляется забота о развитии и укреплении материально-технической базы строительных организаций. А недавно, в марте, опубликовано, одобренное Политбюро ЦК КПСС, постановление Совета Министров СССР и ВЦСПС о совершенствовании организации, системы оплаты и стимулирования труда в строительстве. В нем четко определены способы применения бригадного хозрасчетного метода и всего, что влияет на эффективность производства и достижение лучших конечных результатов.

Этими документами намечены конкретные пути к улучшению дел в строительстве уже на исходе текущей пятилетки, к созданию наиболее благоприятной обстановки для выполнения планов в будущей, двенадцатой, пятилетке. Актуальность поставленных задач полностью подтверждается уроками деятельности подрядных организаций Алтая за предшествующие годы пятилетки. Главный недостаток их работы — неритмичный ввод объектов в эксплуатацию. Вот и в минувшем году завершающие, причем наиболее весомые объемы работ вновь пришлись на четвертый квартал, а точнее — на декабрь и подчас на самые последние его дни. Этим в значительной мере объясняется допущенное в крае сокращение — на 2,7 процента — ввода основных фондов.

По некоторым показателям строительство в селах выглядит несколько благополучней, чем в среднем по краю. Тот же ввод основных фондов в селах — на уровне заданного, так что проценты снижения практически целиком приходятся на город. Здесь сказалось то, что в сельском строительстве значительная доля работ выполняется хозяйственным способом. Именно он позволил избежать отставания. Возможности подрядного способа на селе все еще не отвечают потребностям.

Алтай справился с годовым планом сдачи жилья. Однако произошло это неритмично и неравномерно. Если в селах план перевыполнен, то в городах — недовыполнен, причем с начала пятилетки здесь недодано по крайней мере четверть миллиона квадратных метров квартир. Отсюда задача на оставшиеся три квартала пятилетки: всемерно форсировать строительство жилья в городах, чтобы ликвидировать его отставание; развивать положительные тенденции в селах, ставить на службу делу еще мало используемые резервы.

К числу таких резервов относится так называемый смешанный способ строительства. Тот самый, при котором подрядные организации и строительные бригады хозяйств и предприятий работают совместно, на выгодный всем итог — своевременный ввод объекта. Условия для такого содружества налицо: у подрядных подразделений есть солидная материально-техническая основа и заводские мощности, а людей, чтобы полностью реализовать это преимущество, остро не хватает; у хозспособа наоборот: нет такой строительной базы, чтобы от каждой пары рабочих рук получать высокую отдачу. Значит, очевидна необходимость высокоорганизованно применять смешанное строительство. Причем начинать его надо еще на стадии проектирования и планирования. Что касается непосредственно стройплощадок, то следует четко определиться, кто что строит, за какие объекты или этапы работ отвечает. Вот сейчас-то, пока еще есть время, и надо разработать все элементы взаимодействия подряда и хозспособа. Это и будет означать высокую готовность к наиболее благоприятному для строительства времени.

А сделать на селе в эти последние месяцы пятилетки нужно еще очень многое. Особенно сильно здесь отстает строительство учреждений социального и культурно-бытового назначения, объектов коммунального хозяйства. С ними надо поспешить в первую очередь. И очень правильно поставили перед собой задачу коллективы Алтайсельстроя: пусковые школы и детсады уже в ближайшее время укомплектовать материалами и конструкциями. Почти все студенческие строительные отряды, что направляются в помощь Алтайсельстрою, будут дислоцированы на объектах соцкультбыта.

Образовавшаяся с начала пятилетки задолженность требует от строителей в этом году особо напряженной работы. Отсчет важно вести именно от начала пятилетки, а не от результатов прошлого года. Скажем, строителям Чарышского группового водопровода запланирован на текущий год ввод 97 километров магистральных водоводов. Но можно ли удовлетвориться этим, если в предшествующие годы они задолжали не один десяток километров? В тресте Алтайводопроводсельстрой этим всерьез озаботились. Там решили, что в состоянии сдать 128 километров — все, что требуется по пятилетнему плану. И это весьма осмотрительно. Ведь на двенадцатую пятилетку, известно, будет значительное возрастание работ.

Объединение Алтайводстрой добилось к началу завершающего года пятилетки заметного роста, перекрыло план по генподряду, справилось с вводом орошаемых площадей, переустройством и реконструкцией поливных земель, а также со сдачей жилья. Это — неплохой фундамент для дальнейшей стабильной работы. Однако отстает то главное, на что давно ориентировано объединение, — строительство крупных систем Алейской и Бурлинской оросительных, Новотроицкого массива...

Коллектив Алтайводстроя выступил инициатором республиканского соревнования среди родственных объединений за интенсификацию экономики и успешное завершение пятилетки. И пусть это наилучшим образом скажется на строительстве прежде всего крупных систем.

Важнейшие пусковые находятся под контролем партийных и хозяйственных органов. Бюро крайкома КПСС приняло на этот счет соответствующее постановление. Все сдаточные объекты должны быть в центре внимания горкомов и райкомов партии, руководителей предприятий, хозяйств и парткомов.

В ряд первоочередных забот надо взять и индивидуальное строительство жилья. В течение ряда лет оно не росло или даже сокращалось. В прошлом году впервые достигнут некоторый, правда, небольшой рост. В общем объеме строительства жилья в крае индивидуальное составляет только 11,2 процента. Положение следует менять. Государство предоставляет немалые льготы индивидуальным застройщикам. Необходимо, чтобы люди все знали о них. Ведь условия для индивидуального строительства улучшились. Есть база, возможность приобретения материалов, изделий и готовых конструкций.

Ознаменуем последний год пятилетки, XXVII съезд КПСС безусловным выполнением пусковой программы. Строительству — четкий ритм и качество! Под таким девизом развернем соревнование всех участников строительства, всех тружеников и всех служб, призванных работать в тесном контакте со строителями.

ЗИМОВКА СКОТА | ОБЩЕСТВЕННЫЙ СМОТР | ЗИМОВКА СКОТА

Правофланговые

В 1985 году совхоз «Долговский» улучшил качество продукции. 90 процентов молока сдается на приемные пункты первым сортом.

В хозяйстве создана хорошая кормовая база. В рацион кормления животных, кроме основных компонентов, ежедневно включаются 3—3,5 килограмма кормовой свеклы.

На фермах совхоза организовано действенное социалистическое соревнование. Итоги его подводятся за день, за декаду, за месяц. В честь правофланговых поднимается красный вымпел.

В животноводческой отрасли хозяйства работают прекрасные специалисты. Многие из них — коренные жители этих мест.

Сразу после школы осталась работать в родном селе Валентина Мощенских. Здесь создала семью. Муж ее Василий Михайлович — механизатор. Оба работают на совесть.

Сейчас у Валентины Дмитриевны — группа первотелок. Как всегда, она добивается хороших результатов в работе.

На снимке: В. Д. Мощенских.

Фото **В. Выборова.**

Новичихинский район

ПЯТИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО

Досрочно справилась с выполнением личного пятилетнего задания знатная доярка колхоза «Алтай» Наталья Михайловна Комкова. С начала пятилетки мастер машинного доения получила от группы коров 303 тонны молока.

Свой трудовой успех Наталья Михайловна посвятила предстоящей знаменательной дате 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и XXVII съезду КПСС. Труженики фермы колхоза поздравили Наталью Михайловну с большим успехом. О достижениях знатной доярки сообщила районная газета.

В. ПОЛУНИН,
корр. «Алтайской правды».
Егорьевский район.

• • •

Четыре года понадобилось передовым животноводам Нижнекомарской фермы совхоза «Горный» скотнику А. В. Слободчикову и доярке М. Е. Аржанниковой, чтобы выполнить задание одиннадцатой пятилетки. Анатолий Васильевич получил за это время 553 центнера привеса молодняка крупного рогатого скота при плане 485. Мария Егоровна надоила от своей группы коров 2.290 центнеров молока, также перевыполнив пятилетнее задание.

Г. ГРЕКОВ.
Алтайский район.

План квартала — закон

РАНЬШЕ НАМЕЧЕННОГО

Трудовую победу одержали недавно труженики второй молочнотоварной фермы колхоза «Страна Советов». Соревнуясь за высокие показатели в труде в честь предстоящего 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, коллектив фермы на месяц раньше срока выполнил квартальное задание по продаже государству молока. Его продано около 1.200 центнеров вместо плановых 1.097.

Победителями ударной трудовой вахты стали в коллективе доярки В. И. Юрченко, В. В. Голышева, В. В. Михайлова, У. Н. Баймуринова, В. Т. Починкина. Партийный комитет колхоза, правление, профком поздравили передовиков соревнования с успехом. Коллективу, который возглавляет опытный специалист А. Ф. Борисов, вручен переходящий красный вымпел. Труженики фермы имеют реальную возможность выполнить план полугодия по надоям молока к 40-летию Победы. Об этом они заявили на собрании при подведении итогов.

В. ПЕТРОВ.
Угловский район.

Молочным фермам — высокую отдачу

ГДЕ ОН, ДОБРЫЙ ХОЗЯИН?

Если работник честен, опытен и трудолюбив — успехи его всегда заметны. Их ценят, они положительно влияют на общие показатели хозяйства. А можно ли с большей эффективностью использовать эти добрые качества людей? Все ли условия созданы для этого?

На эти вопросы отвечает нашему корреспонденту доярка совхоза «Сростинский» Бийского района Галина Алексеевна Каменева:

—Уверена, что многие доярки задумываются над этим. Скажу о себе. На ферме работаю не первый десяток лет. Бывало всякое — успехи и неудачи.

Обычно считают, что рост продуктивности коров, валовые надои в основном зависят от труда доярки. Если выполнила задание и надоила сверх плана — то тебе почет и слава. Все это верно. Но сама давно убедилась, что приходит такое стараниями не только одного человека. Знаю, что если постараются и другие, то и твои результаты будут выше.

В животноводстве конечные результаты зависят от людей разных специальностей, профессий. Доярка только завершает последний этап — получает продукцию. Если кто-то раньше допустил просчет, ошибку — она так или иначе отразится на ее работе.

Хочу, как пример, привести минувший год. Для меня он начался в марте — тогда я набрала новую группу животных. Для каждой доярки дело это ответственное, а для меня было — вдвойне. Потому что набирала нетелей, пятьдесят голов. Их первый отел ожидался в летний период, поэтому рассчитывала от каждой получить доброе молоко. Каким путем?

Хороший уход, кормление — это еще не все. Коровы молодые, у каждой свой нрав, а у многих довольно строптивый. Приходилось приучать к себе, порой, что называется, приспосабливаться к «характеру» отдельных животных. В группе должен быть порядок, каждая корова должна знать свое место, привыкнуть к распорядку на ферме, оборудованию. Хорошо, что оно у нас в зимних помещениях и на летних площадках одинаковое. Это помогает быстро, без осложнений перевести животных с зимнего содержания на летнее.

В мае дел прибавилось. Начался отел. Иногда за день появлялось по 4—5 телят. Все телята до двадцатидневного возраста находились на моем попечении. Кроме того, сразу приступила к раздою коров, выпаивала телят. Хлопот было немало, но какое получила удовлетворение, когда всех телят сохранила и здоровыми сдала телятницам.

Огорчение принесло то, что три коровы не отелились. Видимо, здесь сказались зоотехнические и ветеринарные упущения. Кто-то недосмотрел, и в моем стаде оказались непродуктивные коровы. Остальные давали до восьми и более килограммов молока в сутки. А если бы доились все пятьдесят — насколько больше получила бы продукции в этот период.

Малопродуктивных, старых коров у нас в совхозе, конечно, выбраковывают. Но это обязательное зоотехническое правило часто нарушают. Сейчас и в моей группе, и у других доярок есть безмолочные коровы. Любая доярка, а тем более, специалисты, могут определить, что молока от таких животных не дождешься. Содержат их только лишь для сохранения планового поголовья. Но кормят-то их в дойном стаде, за ними ухаживают доярки, скотники. И труд, и корма можно использовать более продуктивно.

Наш совхоз ежегодно в достатке заготавливает различных кормов. Сейчас в рационе дойного стада есть сено, силос, сенаж, травяные гранулы, есть и концентраты. Но полной отдачи от них мы не можем получить. По своему опыту знаю, что, если концентраты запарить да сдобрить ими любой корм, то и отдача молока у коров будет выше. А мы даем их всухомятку. Хорошо бы также измельчать и смешивать остальные корма, но этого на нашей ферме также не делается — все раздают отдельно.

Еще пример. Запасли кормовую свеклу — отличная добавка к консервированным кормам. Но клубни привозят мерзлые, немытые, их не измельчают, а просто засыпают в кормушки вместе с силосом. Коровы выбрасывают силос из кормушек в проходы, грызут мерзлые клубни. От этого у животных нарушается пищеварение, да и силос идет в отвал.

С производством и сдачей молока в нашем хозяйстве дела идут неплохо. За два месяца превышен прошлогодний уровень на этот же период. Но дела могут быть лучше, если на каждом участке наладить достойную работу.

Сейчас коровы в моей группе начали уходить в запуск. Это тоже ответственный период. За прошедший год я изучила продуктивность каждой, поэтому сейчас особенно внимательно слежу за высокоудойными. В сухостойный период стараюсь таких подкормить получше и повкуснее. Считаю, что летом, после отела такая забота окупится хорошими надоями.

Зимовка еще не кончилась. Немало есть в нашей работе нерешенных проблем, недостатков. Их надо исправлять.

Беседу записал
В. ЗАЙЦЕВ,
корр. «Алтайской правды».

Позывные субботника

ВСЕ, КАК ОДИН

Первыми в Михайловском районе почин москвичей о проведении коммунистического субботника поддержали труженики совхоза «Энгельский» и межколхозной передвижной механизированной колонны Краймежколхозстроя.

В совхозе в субботнике примут участие около 700 человек. В этот день труженики хозяйства произведут 67 центнеров молока, не менее 10 центнеров мяса, выполнят строительно-монтажных работ более чем на 2 тысячи рублей. В фонд пятилетки энгельсовцы перечислят не менее 2 тысяч рублей.

А коллектив строителей выполнит в день субботника строительно - монтажных работ не менее чем на 7 тысяч рублей, перечислит в фонд пятилетки тысячу рублей.

Инициатива энгельсовцев и тружеников МПМК нашла поддержку в других трудовых коллективах, которые также взяли конкретные обязательства на день субботника.

Е. КАЗАРИНА.
Михайловский район.

Актуальное интервью

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА — НАВЕРСТАТЬ УПУЩЕННОЕ

Тревожное положение, сложившееся в начале года на железнодорожных магистралях, в результате оперативных мер, предпринятых партией и правительством, постепенно выправилось. Сверхнормативные простои вагонов к началу марта резко сократились. На большинстве предприятий, отраслевых управлений Алтая сумели привести в действие резервы, чтобы исправить создавшееся положение. В немалой степени этому способствовало и специальное решение бюро крайкома КПСС, нацеливавшее всех коммунистов, всех тружеников края на немедленную ликвидацию создавшегося положения. Однако не будем забывать, что это положение, потребовавшее столь энергичных мероприятий, возникло не только из-за суровых погодных условий, но и в результате неудовлетворительной работы некоторых хозяйственников по организации погрузочно-разгрузочных операций.

Транспорт — движущий нерв всей нашей экономики. От его синхронной, грамотно спланированной работы зависит выполнение напряженных планов, весь ритм нашей жизни. По железной дороге доставляется львиная доля всех ресурсов — топливных, пищевых, товаров массового спроса, промышленных изделий. Поэтому забота о ее надежной работе — не очередная кампания, а каждодневная необходимость. Как обстоят дела на транспорте сегодня, что еще мешает его ритмичной деятельности — об этом и шел разговор нашего корреспондента с заместителем начальника Алтайского отделения дороги **Станиславом Марковичем Пожарским.**

— Скажу сразу, обстановка в результате мер, принятых партийными органами, управлением отделения дороги, хозяйственниками, резко улучшилась. Но не настолько, чтобы успокаиваться на достигнутом.

Нельзя забывать, что январские и февральские срывы графиков, ущерб, причиненный простоями вагонов, нам необходимо восполнить, грузы, не доставленные в тот период, должны быть доставлены. И в этом направлении уже есть позитивные сдвиги.

— Станислав Маркович, в первые месяцы года со стороны предприятий, особенно тех, что перешли на работу по экономическому эксперименту, было немало нареканий на несвоевременную поставку важных грузов, особенно металла...

— Поставка грузов и разгрузка вагонов — понятия неразделимые. На железной дороге нет лишних вагонов, все они строго запланированы на постоянный оборот. Скажем, о каких срывах могли говорить те же тракторостроители и моторостроители, когда на их путях в то время сверхнормативно простаивало по 700—900 вагонов. А экономический эксперимент, как известно, требует четкого соблюдения договорных обязательств. Железная дорога — один из главных в этом плане партнеров. У нас также есть свои, довольно высокие социалистические обязательства, и не учитывать в данном случае наши интересы — значит подводить в первую очередь себя.

В крае есть немало добрых примеров плодотворного содружества тружеников железной дороги и промышленных предприятий. Особо хотелось бы отметить четкую работу по разгрузке вагонов на Алтайском коксохимическом заводе. Не случайно по итогам работы за четвертый квартал 1984 года этот коллектив удостоен специальной премии управления Западно-Сибирской дороги за лучшие показатели по выполнению норм простоя. Коксохимики план выгрузок за квартал выполнили на 102 процента, план погрузки — на 103,9 процента. Одним из слагаемых четкой работы стала и умелая загрузка вагонов (они увеличили их статическую нагрузку на 7 процентов).

— На пороге — весна. Наш край является важным звеном в Продовольственной программе страны, и доставка грузов для села, особенно перед началом весенней кампании, всегда занимала у нас одно из главных мест. Не повлияет ли зимний срыв на своевременную доставку этих грузов?

— Заботы сельских тружеников всегда были и будут нашим кровным делом. В своих обязательствах на завершающий год пятилетки мы записали, что все заказы сельчан будут выполнены не только в срок, но и с опережением графиков. Вот тому конкретное подтверждение. По данным за двадцать дней марта, мы опережаем план перевозки зерна, особенно семенного, муки, комбикормов, различных сельхозмашин. Наш лозунг «Грузам для села — «зеленую улицу» всегда остается актуальным.

Однако здесь мне хотелось бы остановиться на другой проблеме. Речь идет о грузах сельхозхимии. К сожалению, поступление вагонов с этими грузами не вызывает энтузиазма у получателей. Управление сельхозхимии располагает слабой разгрузочной базой, здесь пока еще много ручных работ. В результате подъездные пути, на которых разгружаются вагоны, практически завалены химикатами, что создает угрозу для четкой работы транспорта. Чтобы ликвидировать этот недостаток, сиюминутных усилий недостаточно, нужны планомерная и большая работа по созданию специальных складов для сельхозхимии, насыщение площадок специальной разгрузочной техникой.

— Если зашла речь о резервах, то напрашивается такой вопрос: насколько по-хозяйски обращаются клиенты дороги с вагонами? Имеются в виду не только механические повреждения, но и чистота их выгрузки.

— Это по-прежнему один из самых больных вопросов. У нас заключены специальные договоры с многими предприятиями о сохранности вагонов, их постоянном ремонте самими грузополучателями. В этом плане неплохой опыт накоплен у Алтайского вагоностроительного завода. Но в последнее время, особенно в период зимних холодов, эта работа, к сожалению, ослабла. Особую тревогу вызывает разгрузка сыпучих и наливных грузов. Дороге возвращают цистерны с остатками мазута по 1.500—2.000 килограммов. Представьте, сколько его наберется на целый эшелон! Это не только дополнительная работа по очистке, но и сверхнормативные простои, лишняя перегонка. А самое главное — преступное расточительство.

Что касается наших резервов, то мы их видим прежде всего в четкой работе всех наших служб, в ускорении оборачиваемости подвижного состава, в максимальном увеличении статической нагрузки вагонов, во внедрении передовых методов труда и, конечно же, в широком развертывании социалистического соревнования по выполнению принятых обязательств. Именно на это нацелена работа всей нашей партийной организации, всего аппарата.

Хотелось бы отметить, что другой наш важный резерв — расширение собственных производственных площадей. Уже сегодня, например, станция Алтайская с большим трудом справляется с грузопотоком. Остро стоит вопрос и о введении второго моста через Обь. К сожалению, пока наши строительные организации отстают от принятых графиков ввода в строй новых магистралей, подъездных путей. Особенно трест Алтайтрансстрой. Кардинального решения, коренной реконструкции требует и площадка комплекса Бийского химкомбината — главный нарушитель всех наших графиков и нормативов. Полученные суровые уроки минувшей зимы ставят все эти вопросы особенно остро, и решать их надо общими усилиями.

В заключение еще раз подчеркну: все, что зависит от железнодорожников в деле бесперебойной доставки грузов, будет сделано.

Интервью вел
В. СОКОЛОВ.

Очередной выпуск «ДНЕВНИКА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ», посвященного работе транспорта, публикуется на 2-й стр. газеты.

ДНЕВНИК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ | ПЯТИЛЕТКА, ГОД ПЯТЫЙ | ДНЕВНИК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Железнодорожный транспорт:

ВАГОНАМ — ВЫСОКУЮ ОБОРАЧИВАЕМОСТЬ И ПОЛНУЮ ЗАГРУЗКУ

ВРЯД ЛИ КОМУ В БИЙСКЕ особо запомнился этот день — 8 декабря 1984 года. А вот для моих коллег с Сибприбормаша, олеумного завода, ТЭЦ-1, объединенного транспортного хозяйства № 2 и некоторых других предприятий он памятен до сих пор. Еще бы: в этот день по всему железнодорожному комплексу Бийского химкомбината был зафиксирован нулевой перепростой вагонов! И это после того, как на протяжении ряда лет комплекс снискал недобрую славу едва ли не главного нарушителя норм в масштабах отделения дороги. Достаточно сказать, что в среднем за 1984 год каждый вагон находился на наших путях 40 часов вместо 13.

К сожалению, продолжить дальнейшее закрепление успеха помешали известные срывы подачи электроэнергии и топлива. Большое скопление сырья и готовой продукции буквально парализовало нашу работу. И все-таки время показало, что тот декабрьский успех не был случайностью: в январе простой вагонов снизился до 34,8 часа, в феврале — до 24,8. Таковы итоги избранной нами тактики. Но прежде чем рассказывать о ней, напомним, что же представляет собой железнодорожный комплекс Бийского химкомбината.

Нынешняя железнодорожная сеть комплекса предназначалась некогда только для химкомбината. Впоследствии некоторые его подразделения стали самостоятельными предприятиями—ТЭЦ, олеумный завод, некоторые, в частности, вошедшие в объединение Сибприбормаш, построены заново. Вокруг прежней ветки сформировался крупный промышленный узел. У каждого предприятия, организации свои подъездные пути, погрузочно-разгрузочное, складское хозяйства, но ни в одно не попадешь теперь, минуя территорию и рельсы комбината.

Это и определило его роль головного предприятия в комплексе. Именно с ним, как с ветвевладельцем, железная дорога заключила договор на подачу-приемку вагонов. А соседи получают их согласно тому же договору, уже от БиХК — с грузом или порожние.

Получат химики на станции Чемровка так называемую передачу, состав из 45 вагонов, и своим тепловозом доставляют на свою же станцию Заводская. Здесь смотрят, что из передачи кому предназначено: ТЭЦ — подгоняют к территории ТЭЦ, олеумному заводу или Сибприбормашу — подгоняют туда... На своей же территории каждый клиент сам себе хозяин, у него свои суточные нормы простоя подвижного состава под операциями, ТЭЦ, например, на обработке каждого вагона должна уложиться зимой в шесть часов, так же — ОТХ-2, а вот олеумный завод уже в девять... В целом по комплексу суточная норма 13 часов. Не уложится в свою норму клиент — не уложится и комплекс в свою. Железная дорога тогда штрафует химкомбинат, а тот в свою очередь — клиента. Хочешь не хочешь, химики отвечают за состояние дел во всех точках этого обширного хозяйства, за чужую нерасторопность и нераспорядительность.

Даже по этим отрывочным сведениям нетрудно понять, какой четкости в работе каждого звена требует комплекс. Добавьте к этому протяженность путей (в среднем каждый вагон проходит здесь до 30 километров), техническое состояние их и тепловозного парка, кранового хозяйства, степени механизации работ.

Большое влияние на рост простоев вагонов оказывает ТЭЦ, на которую приходится до 60 процентов грузооборота комплекса. Особенно сложно здесь в зимнее время: тепляки, вагоноопрокидыватели, тракт подачи угля — все грозит поломками, приводящими к перепростоям.

На наш взгляд, ежегодная подготовка «городской кочегарки» к зиме проводится все еще на недостаточном уровне. И если турбоагрегаты, котлы, автоматику готовит специализированная организация Алтайэнергоремонт, то самое уязвимое звено, тракт подачи угля, — «сборная города», случайные посланцы предприятий. Отсюда постоянная его ненадежность.

Из года в год лихорадит выгрузку смерзшегося угля. Большое внимание к ТЭЦ после критической ситуации в декабре заметно сказалось и на выгрузке вагонов. Если в первой декаде февраля простой вагонов составлял здесь 18,8 часа, то во второй и третьей — уже 9. В целом же за последний месяц зимы «кочегарка» сработала удовлетворительно (применительно к общей обстановке). Среднесуточный остаток вагонов с полным сроком не превышал 4—5. Отсюда общее снижение простоя по комплексу.

Однако нас беспокоит не только сегодняшний день, но и будущее теплоэлектроцентрали. Сейчас строится ее четвертая очередь, равная по мощности трем предыдущим. Но почему-то в системе углеподачи никаких изменений пока не предвидится, хотя реконструкция ее и была запланирована. В будущем это чревато не только перепростоями вагонов у главного клиента комплекса, но и нарушением ритма работы железной дороги.

Или другой клиент — объединение Сибприбормаш: нынешнее состояние его подъездных путей не дает возможности укладываться в норму.

Общая беда железнодорожной сети комплекса в том, что развитие ее намного отстает от роста производственных мощностей обслуживаемых предприятий. При строительстве последних на первом плане всегда были цехи по выпуску основной продукции. Остальное, в том числе и путевое хозяйство, строилось «вдогон», иногда приспосабливалось уже имеющееся. Характерный пример. На перегоне Чемровка — Заводская применяется электрожезловый метод сигнализации — наследие еще XIX века. Повсюду у нас ручные стрелки. Да и на самой Чемровке автоматика появилась недавно.

Правда, в последнее время техническому оснащению своих железнодорожных цехов предприятия - клиенты уделяют больше внимания. Только с начала нынешней пятилетки химкомбинат израсходовал на свой желдорцех 2.564,8 тысячи рублей, большая часть которых пошла на приобретение оборудования. В прошлом году вышел приказ по отрасли, намечающий ряд серьезных мероприятий вплоть до 1988 года и частично определяющий подрядчиков... Но слишком много времени упущено.

И все-таки за февраль простой вагонов по комплексу 24,8 часа — на 15 меньше прошлогоднего. Это результат нового подхода к работе. Значит, есть возможность и в существующей обстановке работать гораздо лучше! А вообще на 1985 год нами взято обязательство снизить простой до 20 часов на вагон, то есть вдвое меньше прошлогоднего. И это реально.

Долгое время среди клиентов комплекса БиХК царила обстановка недоверия, подозрительности, местничества. Предприятия перехватывали друг у друга вагоны, о взаимопомощи и речи не было. Этому способствовал договор о единой технологии. По нему норма простоя вагонов комплексу, как и станции Чемровка, устанавливалась единая — 35 часов. Сам химкомбинат в нее укладывался свободно, а большинство клиентов — нет.

Договор о единой технологии был бы хорош, если бы предприятия - клиенты, железная дорога совместно решали технические и организационные вопросы, чего не получилось. Нынешние жесткие нормы простоя заставляют работать всех. Более того, стала очевидной необходимость работать сообща, ибо общий успех зависит от вклада каждого. В корне изменилась позиция БиХК. Названные выше успехи обеспечены тем, что железнодорожники комбината нередко решают проблемы комплекса в ущерб себе. Так, мы постоянно выделяем два тепловоза для оперативной сдачи вагонов, помощи в маневровой работе.

В последнее время на предприятиях сменилось большинство руководителей, ведающих связью с железной дорогой, комплексом. Все важные вопросы мы стараемся решать сообща, соблюдая в первую очередь интересы комплекса. Сейчас, например, разрабатывается система взаимодействия диспетчерских служб. Вводится премирование за снижение простоев каждой дежурной сменой, на каждом предприятии, по комплексу и станции.

Такая позиция находит полное понимание и поддержку у партнеров. Недаром службы их, возглавляемые Е. А. Сироткиным, Н. М. Сетюковым, В. А. Абрамовым, В. А. Шариным, заметно улучшили показатели. В лучшую сторону изменился и психологический климат.

А вот с главным партнером — железной дорогой — отношения налаживаются труднее. Порой создается впечатление, что станции Чемровка (начальник М. Г. Дайнеко) выгодны наши перепростои. Целый день копят здесь вагоны, чтобы подать обязательно ночью, по 50—60 (по договору передача должна составлять не более 45 вагонов, через каждые четыре часа). Последствия такого отношения — в затруднении маневровой работы, слабом использовании лучшего времени суток.

Молодой начальник станции Чемровка М. Г. Дайнеко должен понять, что пора таких действий прошла. Наши взаимоотношения должны строиться на уважении и взаимопомощи. Ведь не только комплекс БиХК в клиентах у станции. Часто не хватает маневровых тепловозов, особенно у таких дальних клиентов, как лесоперевалочный комбинат, прирельсовые базы мебельщиков. Сутками простаивают здесь вагоны. А мы могли бы выделять тепловозы в помощь.

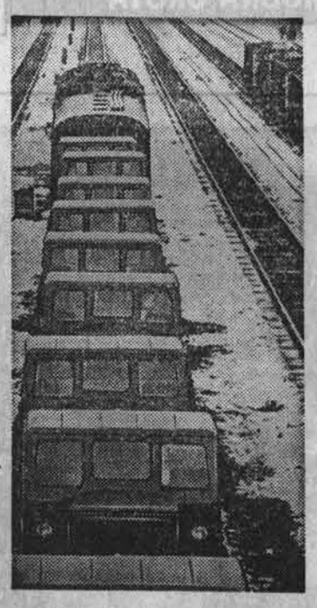
Нас беспокоит и то, что до сих пор не достигнута договоренность с дорогой о вагонах под сдвоенные операции. Так, 22 февраля в остаток с полным сроком нам засчитано 70 вагонов, фактически же 50 из них были нами выгружены и направлены клиентам в счет обеспечения их порожняком. Сдай мы их Чемровке, их бы сминусовали, но тогда предприятия были бы в проигрыше, поскольку пришлось бы тащить их назад, сортировать...

Но главный путь улучшения работы комплекса БиХК — в объединении производственной базы. Ведь как порой бывает? У олеумщиков груз пришел, запарка, а химики сидят. На другой день картина меняется. Было бы все в одних руках, силы распределялись бы только по производственной необходимости: больше там, где нужнее. Более того, жалуемся на нехватку техники, а объедини желдорцехи — и появится лишняя.

Но на каком принципе объединять? Предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) не годится, с кооперацией тоже дальше разговоров дело не идет. Возможны и технико-организационные меры, например, передача станции Заводская железной дороге. Это обещает расшивку многих узких мест комплекса, а главное — выход некоторых его клиентов на магистраль.

Единого взгляда на все это пока нет, и нам остается использовать те резервы, которые доступны. Главный из них — работа сообща, вместе.

А. СЕМЕНКИН,
зам. директора Бийского химкомбината.



Проблема требует решения

КОМПЛЕКСУ — ЧЕТКОСТЬ!

ОТ РЕДАКЦИИ: Проблемам комплекса Бийского химкомбината — много лет. «Алтайская правда» неоднократно о них писала. Практически они возникли с момента его организации. К сожалению, обнадеживающих перспектив на коренное решение этих проблем не видно и сейчас. С одной стороны — рекомендации специалистов, ученых; с другой — по-прежнему отстающие от всяких норм железнодорожное и складское хозяйства, ведомственная разобщенность.

Главная беда — нет инициаторов коренной перестройки. Ведь даже при нынешнем «потеплении» экономические интересы у каждого из партнеров свои. Нельзя пройти мимо такого факта, как руководство комплексом. Сейчас во главе его — заместитель директора химкомбината, на плечах которого масса других дел. Думается, нужен человек, отвечающий только за дела комплекса. Естественно, сейчас административно он будет подчинен дирекции БиХК. В интересах дела нужна экономическая независимость комплекса, прямое подчинение его транспортному управлению отрасли, тем более что четыре предприятия тут — ее. Думается, что инициаторами такой реорганизации должны выступить партийные и советские органы г. Бийска.

Улучшили работу по разгрузке вагонов

(ПО ДАННЫМ АЛТАЙСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА 15 МАРТА).

АЛТАЙСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД (директор А. И. Зарубин), РУБЦОВСКИЙ ЗАВОД ЗАПЧАСТЕЙ (директор В. Г. Кононов), КРАЙПОТРЕБСОЮЗ (председатель А. А. Попов), КРАЙМЕЖКОЛХОЗСТРОЙ (начальник А. К. Гельцер), ГЛАВНЕФТЕСНАБ (начальник И. С. Коренной), АЛТАЙАВТОДОР (начальник Ю. Л. Матушин), ЗАВОД МЕХПРЕССОВ (директор В. М. Крымов), АЛТАЙСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (директор М. И. Воронин), ЗАВОД ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (директор В. С. Грабовенко).

ПО-ПРЕЖНЕМУ ОТСТАЮТ

Управления: Алтайсельстрой — 70 вагонов (начальник Г. А. Мейснер), Крайсельхозхимия — 71 вагон (председатель А. Я. Бурбах), хлебопродуктов — 42 вагона (начальник А. И. Вербицкий), Крайводоканал — 74 вагона (начальник Н. М. Седых); предприятия: комплекс Бийского химкомбината — 682 вагона (директор А. В. Карпов), картонно-рубероидный завод — 80 вагонов (директор А. В. Жданов), шинный завод — 137 вагонов (директор Н. Н. Дубров), объединение «Химволокно» — 58 вагонов (директор В. И. Маркин), станкостроительный завод — 39 вагонов (директор П. С. Кулагин), предприятие промышленного железнодорожного транспорта — 699 вагонов (начальник В. И. Цыганков).

Соревнование: дела и поиск

ПО КОДЕКСУ СОДРУЖЕСТВА

КАЖДЫЙ, КТО ВХОДИТ в контору железнодорожного цеха АВЗ, невольно обращает внимание на красочные стенды, отражающие ход социалистического соревнования в этом трудовом коллективе. Прежде всего, конечно, хочется знать, как справляются путейцы с основными показателями — использованием подвижного состава и грузооборотом. Показатели, прямо надо сказать, впечатляют. В прошлом году, к примеру, план по грузообороту перекрыт более чем на 80 тысяч тонно-километров, в нынешнем году план погрузочно-разгрузочных работ также перевыполняется, простои вагонов под грузовыми операциями снижены в феврале на 0,7 часа против установленного норматива. Кстати, этот норматив в свое время был снижен на 0,3 часа по инициативе заводских железнодорожников.

Каким путем достигнуты такие результаты? На этот вопрос начальник цеха Е. А. Стрельчик ответил так:

— У нас внедрена комплексная система эффективного использования вагонов. К тому же помогает содружество с железнодорожниками станции Алтайская.

О комплексной системе эффективного использования вагонов стоит рассказать поподробнее. Она внедрена на предприятии специальным распоряжением директора завода, ее положения и принципы положены в основу стандарта предприятия. В общих словах система объединяет в единый комплекс все проблемы, так или иначе связанные с улучшением использования вагонов. Базируется она на передовых методах и принципах научной организации труда, распространяется на все подразделения железнодорожного транспорта и в целом предприятия, связанные с погрузочно-разгрузочными работами. И, что очень важно, комплексная система на основе установленных норм вагоно-часов для погрузки и выгрузки, а также в процессе эксплуатации подъездных путей как завода, так и станции Алтайская регулирует взаимоотношения между железной дорогой и заводом.

Каждый работник смежных предприятий, связанный с использованием подвижного состава, хорошо знает единый, обязательный для завода и станционников, закрепленный в договоре содружества порядок, как то: проведение подготовительных мероприятий по разработке местных технических условий и норм загрузки подвижного состава, разработка местных технических условий размещения и крепления грузов, проведение экспериментальных работ и опытных грузоперевозок, контроль за правильностью размещения и креплением грузов, выполнением технических норм загрузки вагонов и точным указанием веса груза в перевозочных документах. Каждое из этих правил направлено на сокращение простоя вагонов, так же как и образцовое содержание подъездных путей, складских помещений, грузовых площадок, сохранность и очистка вагонов во время погрузочно-разгрузочных операций.

Словом, система затрагивает все проблемы использования подвижного состава, в том числе и согласованный смежниками учет использования вагоно-часов, порядок их корректировки, контроль и анализ выполнения норм, порядок стимулирования экономии вагоно-часов, меры взаимной ответственности смежников за выполнение плана погрузки и т. д.

— Каждый из этих показателей, — рассказывает экономист железнодорожного цеха Н. А. Пестерева, — учитывается при подведении итогов соревнования между сменами.

Такой метод вполне обоснован, поскольку конечные результаты труда цеха — использование подвижного состава и грузооборот — зависят от многих слагаемых. Вот почему руководители, общественные организации, весь коллектив цеха настойчиво ищут резервы на всех участках хозяйственной деятельности. Прежде всего здесь нашли наиболее оптимальные формы организации труда. Сейчас в каждой из четырех смен создано по две бригады, в первую из них входят машинисты кранов, их помощники и стропальщики, в их распоряжении большой набор погрузочно-разгрузочной техники; вторая бригада объединяет движенцев, их задача — своевременно подать под разгрузку и погрузку подвижной состав. Работают бригады во взаимодействии, стараясь добиться лучшего результата.

Работа на конечный результат, прогрессивная оплата труда существенно изменили отношение грузовых и движенческих бригад к порученной работе, они не разделяют ее на легкую и тяжелую, вагоны с любыми грузами без всяких проволочек ставятся под разгрузку. А вагонов с различными грузами — металлом, литьем, углем, пиломатериалами, фанерой, деревоплитой, строительными и другими материалами — приходит на завод ежемесячно больше тысячи, и разгрузить их надо в считанные часы. В этом предприятие заинтересовано: за снижение норматива простоя вагонов заводу положено дополнительное количество вагонов, не случайно в январе погружено сверх плана более 20, а в феврале — пять вагонов: железнодорожники по условиям соревнования аккуратно выделяют заводу этот льготный подвижной состав, так предусмотрено условиями содружества.

Есть у вагоностроителей и другой резерв покрытия потребностей в подвижном составе. Именно заводские железнодорожники проявили в свое время инициативу — ремонтировать поступающие с грузами вагоны собственными силами, а затем загружать их товарами народного потребления, колесными парами, запчастями и отправлять по назначению. Затраты на ремонт не столь большие (выполняются эти работы опять же по договору с железной дорогой), а выгода для обоих смежников очевидна: одна треть нужного предприятию подвижного состава изыскивается на месте, т. е. на заводе.

Слаженно и четко работает коллектив железнодорожного цеха. Случаются, конечно, изредка сбои, но их тотчас анализируют и принимают срочные меры, чтоб такого не повторилось вновь. Трудовые смены соревнуются между собой, учатся друг у друга. Потому и победителя постоянного не бывает. В одну декаду выйдет в лидеры смена Н. В. Образцова, в другую — смена А. Г. Новоселова, в третью — какая-то другая. Тут все зависит от трудоемкости поступивших грузов (к примеру, мастику, прибывающую в цистернах, голыми руками не возьмешь, да и технология ее разгрузки грузоотправителем не разработана). И все-таки железнодорожники держат вагоны под грузовыми операциями меньше установленных нормо-часов. А все потому, что на всех производственных участках и рабочих местах четко срабатывает кодекс содружества.

Н. ФЕДОРОВ.
г. Новоалтайск.

Резервы — рядом

МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЕ БАРЬЕРЫ

ВНАЧАЛЕ НЕМНОГО СТАТИСТИКИ. В феврале нынешнего года основные показатели работы с вагоном на станции Кулунда в сравнении с показателями февраля прошлого года несколько улучшились. В 1984 году простои местного вагона превышали норму на 5,3 часа. В феврале нынешнего года при норме на первый квартал 23 часа вагон находился на самой станции, у клиента, вновь на станции, где его перегоняли, отцепляли и прицепляли, 25,2 часа. Это на 2 часа меньше прошлогоднего февраля и на 2,2 часа больше нормы. Так что положение неутешительное.

Главная вина в задержке местного вагона, бесспорно, клиентов станции, то есть предприятий — отправителей или получателей грузов. Низкий уровень механизации разгрузочно-погрузочных работ, безответственность, халатность — вот основные причины.

— Возьмем, к примеру, молочноконсервный комбинат, — говорит начальник станции Кулунда Г. П. Гладышев. — В феврале на этом предприятии производилась как погрузка, так и выгрузка вагонов. По норме вагон должен был находиться под этими операциями в среднем 3,3 часа. Фактически каждый вагон задержан был на 9 часов, то есть почти втрое больше. Сверхнормативный простой вагонов допущен на заводе сборного железобетона треста Алтайсельстройконструкция. Прибывший в адрес предприятия 12 февраля вагон с пиломатериалами был разгружен здесь только 14 февраля. Сверхнормативный простой, таким образом, составил почти двое суток! Причем случилось это не в выходные дни, чем нередко прикрываются получатели вагонов, а в обычные рабочие. Своеобразные рекорды в этом деле нередко ставит и другая организация — ПМК-491, где вместо 2,7 часа в феврале каждый поданный вагон в среднем находился под грузовыми операциями более 10 часов!

На Кулундинском молочноконсервном комбинате на протяжении уже двух десятилетий камнем преткновения в работе с вагоном остается ведомственный железнодорожный тупик. Нередки случаи, когда по заказу предприятия на комбинат одновременно поступает до 10 и более вагонов, все их под грузовые операции завод поставить не может, так как тупик предприятия не рассчитан на приемку более чем шести вагонов. Чтобы не платить железнодорожникам большие штрафы, по настоянию комбината в договор между ним и станцией включен специально пункт, в котором оговорено, что одновременно под погрузку и выгрузку на комбинат должно поставляться не более шести вагонов. Этим самым межведомственный (в узком смысле) конфликт вроде бы исключается. Но легче ли от этого народному хозяйству страны? Ведь в конце концов не так уж существенно, где без пользы простаивают вагоны: на территории предприятия или на станционных путях. Комбинату давно уже следовало построить дополнительные подъездные пути. Однако здесь предпочитают ссылаться на невозможность найти подходящего подрядчика для их строительства.

Два года назад автору этих строк уже приходилось писать о том, что при очевидной и большой вине в задержке вагонов со стороны клиентов железной дороги большую часть времени вагоны все-таки теряют именно на самой железной дороге. Подобное положение, к сожалению, сохраняется и ныне. Возьмем хотя бы такой показатель, как простой транзитного вагона с переработкой. В феврале текущего года по норме он должен был находиться на путях станции 13,5 часа, фактически задержан на 15,5 часа. Умножьте разницу между нормой и сверхнормативными простоями на общее количество проходящего через узел подвижного состава. Получится разительная цифра! Источник ее появления в том, что сама станция не укладывается в технологические нормативы. По вине железнодорожников нередко создаются предпосылки и для сверхнормативного простоя местного вагона. По договору с предприятиями станция должна не менее чем за три часа извещать клиента о подходе вагонов в его адрес. На деле же получается, что извещение в адрес предприятия поступает тогда, когда вагоны уже находятся на станционных путях.

Для того, чтобы положить конец бесхозяйственным потерям времени, железной дороге и предприятиям, пользующимся ее услугами, необходимо отбросить межведомственные барьеры, наметить и осуществить обоюдно такие практические мероприятия, которые уже давно напрашиваются сами собой.

Н. ВАРЮХИН,
корр. «Алтайской правды».

Станция Кулунда.

Рейд «Алтайской правды»

ТУПИК ПРЕТКНОВЕНИЯ

В ГРУЗОВОЙ СЛУЖБЕ СТАНЦИИ РУБЦОВКА нам сообщили, что с начала марта и по сегодняшний день оставление вагонов под разгрузкой с полным сроком здесь идет «по нулям». Все грузополучатели Рубцовска приняли действенные меры, чтобы прибывшие в их адрес вагоны не задерживались на подъездных путях сверх положенного времени. Ужесточен контроль за организацией разгрузки вагонов. Парткомы крупных предприятий и строек города создали комиссии партийного контроля, которые специально занимаются вопросами разгрузки.

А вот некоторые предприятия и организации Рубцовского района до сих пор не перестроились и ставят станции палки в колеса. Это прежде всего управление производственно - технологической комплектации рубцовского треста Межколхозстрой, строительный поезд № 37, которые не принимают решительных мер для своевременной разгрузки вагонов. А Рубцовский райком КПСС и райисполком мирятся с такой безответственностью руководителей названных организаций.

Итак, предприятия города сумели резко улучшить использование подвижного состава на своих подъездных путях. Но можно с полной определенностью утверждать, что принятые экстренные меры по ускорению разгрузки вагонов не гарантируют стабильности на длительное время, если разгрузочные дворы грузополучателей останутся в своем нынешнем состоянии.

Для стабильности и размеренного ритма грузовой работы на подъездных путях нужны хорошая производственно - техническая база железнодорожных подразделений предприятий и строек, механизированное складское хозяйство. Но что имеет на сегодняшний день один из основных грузополучателей Рубцовска — завод «Алтайсельмаш»? Ежесуточно на разгрузочный двор предприятия прибывают 20—25 вагонов с металлом, формовочным песком, гравием, поваренной солью, известняком. А фронтов выгрузки хватает всего лишь на три вагона. Путевое хозяйство, созданное несколько десятилетий назад, не претерпело за это время почти никаких изменений, хотя грузооборот возрос во много раз. Хуже того, протяженность путей в связи с реконструкцией завода даже сократилась. Недостает ныне около пятнадцати километров путей. А существующая тупиковая схема развития путей малопроизводительна, она не позволяет одновременно вести маневровую работу в нескольких точках.

Разгрузочный двор не имеет склада металла и вообще типового складского хозяйства. Территория двора крайне стеснена, развиваться ему некуда. Но и имеющаяся площадь далеко не всегда используется по-хозяйски. В различных местах около путей мы видели сваленные в беспорядке прокат черных металлов, бухты проволоки и другие ценности. Многое из этого втаптывается в грязь, мешает работе. Недаром на этом заводе часты сходы вагонов с рельсов.

Если разгрузка металла на «Алтайсельмаше» механизирована полностью, то этого не скажешь о других грузах. Скажем, извлечение из крытых вагонов тарноштучных грузов вообще не механизировано, требует много людей. С выгрузкой сыпучих грузов дело обстоит еще сложнее.

— По пять-шесть часов греем песок паром, — рассказывает заместитель начальника железнодорожного цеха А. А. Поздеев. — А норма разгрузки — 7,7 часа. Соль и гравий не поддаются и разогреву паром. Затраты труда и времени огромны.

Как же могло получиться, что на заводе в течение многих лет остается без внимания одно из главных звеньев?

Особенно удручающее впечатление производит разгрузочный двор управления производственно - технологической комплектации Рубцовского строительного треста № 46. Сюда ежесуточно в среднем поступает восемь—десять вагонов со строительными материалами и деталями. Правда, есть склад железобетона с козловым краном. Есть склады и для тарноштучных грузов, хотя и немеханизированные. Большинство грузов прибывает в крытых вагонах, что полностью исключает какую-либо механизацию при их извлечении оттуда. Разгрузка только ручная, требующая массу людей.

Смерзшиеся сыпучие грузы не разогреваются, потому что железнодорожный цех не имеет пара. Но наиболее больной вопрос — разгрузка силикатного кирпича. Прибывает он из Барнаула и Кулунды в полувагонах навалом. Разгружают его в основном вручную. Бой составляет третью часть. Нетрудно подсчитать цену такой бесхозяйственности, если учесть, что трест ежегодно получает 700 тысяч штук только силикатного кирпича.

А ведь объединению Алтайстройматериалы краевыми директивными органами давно предписано организовать контейнерную отгрузку кирпича потребителям. Причем контейнеры должны изготовить сами потребители с помощью и под контролем Главалтайстроя. Но никто пока всерьез за дело не взялся. И по-прежнему все потребители силикатного кирпича в крае губят добро, держат сверх нормы вагоны под разгрузкой.

А вот что представляет собой разгрузочный двор стройтреста № 46. Он уже давно стал тесен, а за последнее время на его территории развернулось строительство цехов тракторного завода. От 4,8 километра путей осталось 2.2. УПТК должно отсюда уйти, ему отведена новая площадка. Однако на строительство путевого и складского хозяйства пока нет ни денег, ни проектной документации.

Много проблем и в отделении промышленного железнодорожного транспорта АТЗ. Здесь также плохое развитие имеет путевое хозяйство, мало складов.

Недавно горком КПСС обязал предприятия, имеющие подъездные пути, к октябрю нынешнего года разработать мероприятия по их развитию. И тут нельзя отступать. Ведь только укрепление производственно - технической базы разгрузочных дворов предприятий в состоянии обеспечить нормальную работу.

Рейдовая бригада «Алтайской правды»: Ю. АРТЕМЕНКО — инспектор городского комитета народного контроля, В. ЛЫКОВ — председатель головной группы НК «Алтайсельмаша», В. СИТНИКОВ — бригадир ОПЖДТ АТЗ, Я. ГЕНРИХ — машинист крана стройтреста № 46, Н. МАРКОВ — корр. «Алтайской правды».

г. Рубцовск.

УЧЕБА ПАРТИЙНЫХ КАДРОВ

На курсах повышения квалификации партийных и советских работников при крайкоме КПСС завершилась учеба инструкторов организационных отделов горкомов, райкомов партии.

Они изучали актуальные вопросы теории и практики развитого социалистического общества, экономической политики, идеологической работы и международной деятельности КПСС и Советского государства в свете решений XXVI съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС.

Большое внимание на занятиях было уделено проблемам дальнейшего совершенствования организационно - партийной работы, стиля и методов деятельности партийных комитетов, усиления контроля и проверки исполнения директив партии и правительства, укрепления связи с массами.

Перед слушателями выступили секретари крайкома КПСС А. Н. Невский, Ю. В. Назаров, заместитель председателя крайисполкома Ю. И. Жильцов, заведующие отделами крайкома партии: В. А. Сафронов, А. А. Прохожев, В. Н. Тырышкин, А. В. Добрикова, И. И. Сопко, председатель партийной комиссии при крайкоме КПСС Г. Г. Березниченко, ответственные работники крайкома, горкомов, райкомов партии, руководители краевых управлений, преподаватели, ученые вузов.

На семинарских занятиях состоялся широкий обмен опытом работы по улучшению качественного состава партийных рядов, укреплению первичных партийных организаций и повышению их роли в осуществлении политики партии, развитию внутрипартийной демократии и укреплению партийной дисциплины.

Слушатели ознакомились с опытом работы Алейского горкома, Железнодорожного, Центрального райкомов партии.

«Круглый стол» «АП»

СОЦИОЛОГИЯ И МОЛОДЕЖЬ

В сентябре 1983 года при крайкоме ВЛКСМ создан межвузовский общественный научно-исследовательский центр проблем молодежи. Результаты его работы за этот период стали предметом обсуждения «круглого стола» «АП».

В нем приняли участие секретарь крайкома ВЛКСМ Ю. В. Сорокин, ректор БГПИ В. Н. Гончаров, директор Барнаульского завода механических прессов В. М. Крымов, доцент БГПИ, директор межвузовского общественного научно-исследовательского центра проблем молодежи С. И. Григорьев, ученый секретарь совета центра М. В. Литвинов, зав. отделом научной молодежи крайкома ВЛКСМ Н. А. Воробьев, директор краевой комсомольской школы В. А. Лихоманова, секретарь Железнодорожного райкома КПСС Н. И. Чужикова.

Ю. В. Сорокин: — Межвузовский центр создан по рекомендации ЦК ВЛКСМ и действует на общественных началах, объединяя научные интересы ученых вузов, заводских социологов, партийных и комсомольских работников. Базой его являются те возможности, которыми располагают вузы, методический кабинет, краевая комсомольская школа.

Основные задачи центра— конкретное оперативное изучение разнообразных интересов, потребностей молодежи края, особенностей ее социальных и профессиональных ориентаций, идейно-нравственного воспитания, поведения в свободное и рабочее время. А также научное обеспечение деятельности бюро, секретариата, отделов крайкома, горкомов, райкомов комсомола, повышение уровня социологической подготовки комсомольского актива... Практикуются у нас и социальные заказы центру со стороны отделов крайкома, общественных организаций. Все это позволяет вести целенаправленные научные исследования.

Каковы же конкретные результаты работы социологов центра? Во-первых, ученые участвовали в подготовке ряда важных решений бюро, пленумов крайкома ВЛКСМ, краевой комсомольской конференции. Так, мы активно использовали в работе данные опросов молодежи края по программе «Выбор пути молодежи» (опрошено около 3 тысяч человек), «Социально-политическая информированность населения края» (опрошено более 2 тысяч).

В истекшем году центр занимался такими проблемами, как ориентация студентов Алтая на совмещение учебы и труда, особенности и тенденции идейно-нравственного развития молодежи, социально-профессиональные ориентации выпускников школ, ПТУ, техникумов, особенности атеистического воспитания работающей молодежи г. Барнаула, и другими.

С. И. Григорьев: — К числу результатов работы центра относится организация школы-семинара молодых социологов, которая сейчас действует на базе краевой комсомольской школы, а также те связи, которые утвердились с учеными НИЦ ВКШ при ЦК ВЛКСМ, ряда научных и вузовских центров страны. Более активными и конкретными стали контакты ученых с отделами крайкома ВЛКСМ, значительно расширился круг людей, которые занимаются изучением социальных молодежных проблем. Сегодня наш научный актив составляет около сорока человек. Это в основном преподаватели барнаульских вузов, ассистенты, аспиранты, студенты гуманитарных факультетов.

М. В. Литвинов: — Основная структура центра такова: отделы изучения проблем работающей молодежи, исследования общественного мнения, изучения жизнедеятельности учащейся молодежи края, сектор математического обеспечения социологических исследований, а также проблемные группы, которые формируются на определенный срок для проведения исследования по конкретной тематике.

Научно- методическую работу направляет совет, куда входят ведущие ученые-обществоведы края, партийные и комсомольские работники.

Н. А. Воробьев: — Сегодня перед центром стоит задача дальнейшего укрепления организационных основ, его структуры. В частности, создание отдела истории комсомола Алтая, а также организация филиалов, опорных пунктов в Бийске, Рубцовске, Горно-Алтайске.

С. И. Григорьев: — Обычно обществоведов, социологов критикуют за мелкотемье, отрыв от практики, нужд развития общественного хозяйства. Нам, к счастью, в какой-то мере удается этого избежать, хотя бы потому, что планы работы формируем с учетом практических нужд комсомольских комитетов, реальных молодежных проблем края. А главное, ряд активистов центра, являясь заводскими социологами, живут и работают в самой гуще трудовых коллективов. Так, социологи Барнаульского завода механических прессов В. И. Кулагин и А. Э. Янц активно участвуют в исследовании проблем организации свободного времени молодежи, в составлении социальных паспортов коллективов промышленных предприятий, в изучении причин текучести кадров среди молодых рабочих.

Преодолению мелкотемья в значительной мере способствует то, что центр участвует в осуществлении двух всесоюзных программ «Свободное время молодежи и проблемы его организации» и «Включение молодежи в рабочий класс, колхозное крестьянство и интеллигенцию».

Важное значение мы придаем и результатам конкретных социологических исследований центра по темам: «Ориентация студентов Алтая на совмещение учебы и труда», «Информированность молодежи Алтая о Продовольственной программе СССР», «Социальный облик молодого коммуниста, работающего в комсомоле», «Идейно-эстетическая воспитанность студентов в педвузах края».

В. М. Крымов: — Сейчас уже никого не нужно убеждать в необходимости учета «человеческого фактора» в деле интенсификации промышленного производства.

Созданы социологические службы на большинстве крупных предприятий нашего города. К сожалению, отстает от потребностей заводской социологии методическое обеспечение конкретно-социологических исследований. Например, такой вопрос: как фиксировать и планомерно влиять на показатели социального развития производственного коллектива? Отдельные частные вопросы освещены в специальной литературе, но систематизированного и вместе с тем максимально приближенного к условиям практики материала мало.

Уровень квалификации большинства заводских социологов, как правило, не имеющих специального образования, также не позволяет достаточно эффективно решать проблемы. Поэтому пока вузы страны не наладили подготовку социологов в необходимых масштабах, а органы отраслевого управления не снабдили предприятия методиками специальных исследований, существование центра, координирующего усилия разрозненных социологических служб, необходимо. В этой связи, думается, очень полезна созданная школа молодых социологов. Ученые и преподаватели вузов города с многолетним стажем социологической практики могут многому научить молодежь, только начавшую работать в этой сфере.

Предлагаем идти по этому пути дальше, создав на базе центра нечто вроде постоянно действующего семинара заводских социологов. На нем можно было бы обобщать опыт лучших с анализом достижений и промахов, создать «копилку» методик, оперативно распространять научную информацию.

В. Н. Гончаров: — Полностью разделяю этот взгляд. Хочу специально подчеркнуть важность изучения социальных проблем молодежи для повышения эффективности работы вузов педагогических. Наш опыт говорит, что каждый вуз должен иметь службу оперативного и перспективного социологического обеспечения его деятельности. Реально эту работу с помощью ректората и парткома егодня может осуществлять одна из обществоведческих (или психолого - педагогических) кафедр, либо межкафедральная социологическая лаборатория. Преимущества вуза, располагающего такими творческими коллективами, очевидны. Можно оперативно и качественно проводить опросы общественного мнения студентов, преподавателей и сотрудников, фиксировать реальные достижения и недостатки по многим вопросам обучения и воспитания.

Создание же краевого центра позволяет координировать усилия разных творческих коллективов и отдельных ученых, заметно повышать их научную и общественную активность, преодолевать сугубо академический характер научных интересов...

Н. И. Чужикова: — Положительное влияние результатов деятельности центра на работу партийных и комсомольских организаций очевидно. Мы, например, в Железнодорожном районе взяли на вооружение целый ряд данных, полученных активистами центра в результате опроса выпускников средних школ, ПТУ и техникумов. Также пересмотрена сложившаяся практика планирования в трудовых коллективах организации свободного времени молодежи. При райкоме партии создана социологическая группа, в которую входят и активисты центра.

Вполне закономерен вопрос: не снижаем ли мы заведомо качество проводимых исследований тем, что работу, требующую высокой научной квалификации, организуем как общественную нагрузку? Это серьезная проблема. Но у нас сегодня нет другого выхода, так как мы не располагаем пока ни штатом профессиональных социологов, ни организацией, которая бы их труд организовывала в рамках собственной структуры и плана работы...

Ю. В. Сорокин: — В прошлом году мы направили в вузы просьбы крайкома комсомола сократить общественные поручения у ведущих активистов центра. Однако далеко не во всех вузах, к сожалению, к нам прислушались... Кроме того, сейчас ставим вопросы об открытии на базе центра лаборатории исследования проблем молодежи, об исследованиях на договорной основе.

В. А. Лихоманова: — Проблема дальнейшего повышения эффективности молодежных исследований, подбора и обучения комсомольского актива требует сегодня при комитетах комсомола, в школах переподготовки комсомольских кадров создавать специализированные научно - исследовательские объединения, осуществляющие социологическое обеспечение работы партийных, советских и комсомольских органов с молодежью. Организация межвузовского научно - исследовательского центра — первый шаг на этом пути.

С. И. Григорьев:—А дальнейшее будет зависеть от того, как нам удастся решить ряд вопросов организационного и материально - технического укрепления центра.

Примени у себя

Для измельчения удобрений

Увеличение производства зерна была и остается главной задачей хлеборобов края. Внедрение интенсивной технологии возделывания зерновых — один из основных путей достижения высоких результатов. При этом большую роль играют минеральные удобрения, хорошо подготовленные и правильно внесенные в почву.

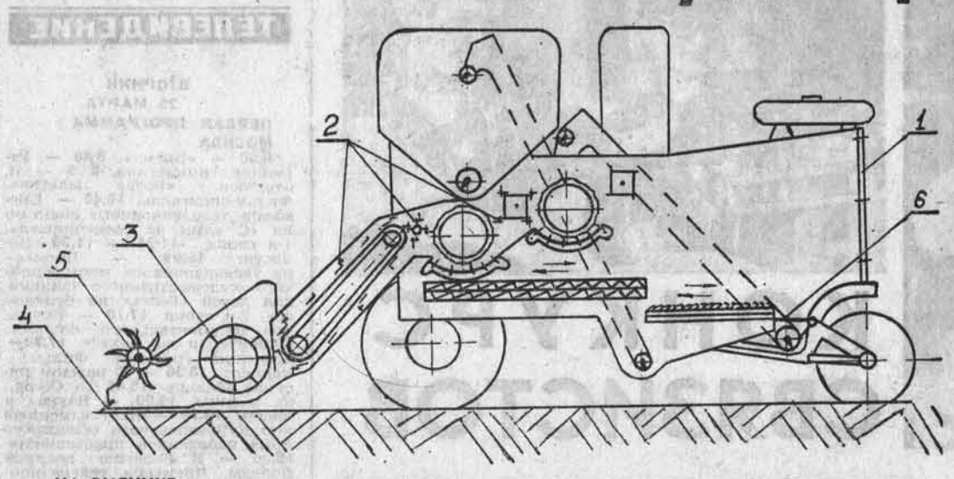
Для предпосевного внесения удобрений, как правило, используются зерновые сеялки, оборудованные специальными сошниками. Однако равномерное внесение в почву возможно, если слежавшаяся масса удобрений тщательно измельчена.

Для их измельчения на шасси списанного комбайна механизаторы колхоза имени 60-летия Союза ССР Краснощековского района изготовили специальный измельчитель минеральных удобрений (на снимке).

С комбайна сняты все рабочие органы, кроме молотилки, грохота, решетного стана и зернового шнека. Приводом этих рабочих органов служит электродвигатель мощностью 30 квт. В специально изготовленный бункер, высота которого не превышает высоты подъема стрелы КУН-10 (трех метров), загружаются погрузчиком удобрения.

Посторонние предметы и особо крупные комья остаются на решетке (ячейка 100х100 мм), которая закрывает бункер.

Прошедшая сквозь решетку масса удобрений по направляющей попадает в молотилку, где происходит измельчение. Затем удобрения по грохоту сходят на решето. Мелкие фракции, пройдя сквозь решето, подаются зерновым шнеком на ленточный транспортер (на снимке он не показан), который производит погрузку в транспортные средства. Крупные фракции вместе с остатками упаковки сходят на землю с решета.



НА РИСУНКЕ:
1 — заслонка,
2 — обрезиненные рабочие органы (планки транспортера, приемный битер, промежуточный битер),
3 — пластина,
4 — пластина - нож,
5 — активный рабочий орган,
6 — заградительная решетка.

Рационализаторы Топчихинской райсельхозтехники также на базе списанного комбайна создали самоходный измельчитель. Для этого с комбайна СКД-5 были сняты клавиши соломотряса, верхнее решето с удлинителем, копнитель и вентилятор. Хвостовую часть закрыли заслонкой (см. рис.). Комбайну дополнительно произведена герметизация, на лопасти приемного битера и планки транспортера наклонной камеры закреплен транспортерный ремень. Над колосовым шнеком установлена заградительная решетка с ячейкой 50х50 мм.

Видоизменена жатка. С обеих сторон она укорочена до ширины захвата три метра, а из шнека убраны пальцы. Вместо них приварены пластины по всей ширине наклонной камеры.

Для лучшего захвата удобрений из бурта к днищу приварена пластина - нож. Над пластиной закреплен активный рабочий орган. Таким образом, комбайн, врезаясь в бурт, загребает удобрения, которые попадают на жатку. Активный рабочий орган частично измельчает массу и подает ее к шнеку, а потом с помощью витков и пластин шнек направляет удобрение в наклонную камеру. Из нее с помощью приемного битера удобрения проходят между барабаном и подбарабаньем, где измельчаются.

Неизмельченная масса промежуточным битером переправляется ко второму барабану. После этого измельченная часть удобрений по грохоту скатывается на решето, пройдя через которое мелкие фракции с помощью зернового шнека и транспортера попадают в бункер. Крупные же фракции с помощью колосового шнека и транспортера возвращаются ко второму барабану на дополнительное измельчение. Все посторонние предметы, не прошедшие через заградительную решетку, удаляются через заслонку.

Выгрузка готовой продукции из бункера производится выгрузным шнеком. При работе измельчителя нельзя допускать перегрузки бункера и продолжительного хранения в нем удобрений.

Для более надежной работы такого агрегата - измельчителя слабые места комбайна усилены с помощью косынок.

Для измельчения минеральных удобрений можно также использовать обычные роторные измельчители грубых кормов типа ИРТ-165 и К-188.

КРАЙСЕЛЬХОЗТЕХНИКА.

ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ — ПЛАНЕТА — ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ

Венгрия

В обстановке высокой политической активности

БУДАПЕШТ. Идя навстречу XIII съезду ВСРП, коммунисты, весь венгерский народ выражают полную поддержку внешнеполитическому курсу партии, основанному на ленинских принципах пролетарского интернационализма и мирного сосуществования государств с различным общественным строем, заявил в интервью корреспонденту ТАСС член Политбюро, секретарь ЦК ВСРП М. Овари.

Важнейший элемент внешней политики ВНР, сказал он, — многостороннее развитие советско-венгерских отношений, постоянное упрочение дружбы между советским и венгерским народами, укрепление сплоченности и сотрудничества между всеми государствами социалистического содружества.

Подготовка к высшему форуму партии проходила в обстановке высокой политической активности коммунистов. Был дан глубокий анализ развития страны за истекшие пять лет, намечены задачи на будущее. (ТАСС).

Великобритания

«РАДИ ЖИЗНИ НА ЗЕМЛЕ»

ЛОНДОН. 40-летию исторической Победы над фашизмом посвящена открывшаяся в британской столице фотовыставка ТАСС «Ради жизни на земле». Представленные на ней около 300 экспонатов — это летопись героической борьбы советского народа за свободу и независимость своей Родины, за избавление Европы и всего мира от нацистской чумы.

На церемонии открытия выставки присутствовали видные английские политические и общественные деятели, представители министерства иностранных дел, мэры муниципалитетов различных районов Лондона, ветераны второй мировой войны, руководители крупных профсоюзов, представители деловых кругов.

Выступавшие указывали на огромный вклад Красной Армии, советского народа в разгром гитлеровского фашизма, подчеркивали необходимость сохранения и укрепления мира на нашей планете.

(ТАСС).

ФРГ

ПЛЕНУМ ГКП

БОННЪ (ТАСС). 23 марта в Дюссельдорфе начал работу очередной пленум правления ГКП. В повестке дня, как подчеркивает газета «Унзере цайт», находятся вопросы, связанные с созывом VIII съезда Германской компартии. С докладом об основных направлениях деятельности западногерманских коммунистов в ходе подготовки к партийному форуму на пленуме выступил Председатель ГКП Г. Мис.

ЗАСЕДАНИЕ В БЕЛГРАДЕ

БЕЛГРАД. (ТАСС). Здесь состоялось совместное заседание Президиума СФРЮ и Президиума ЦК СКЮ, на котором обсуждалась внутриполитическая обстановка в стране, сообщает агентство ТАНЮГ.

В настоящее время, подчеркивалось на заседании, главным направлением деятельности всех партийных, общественных и хозяйственных организаций является осуществление решений мартовского (1985 года) Пленума ЦК СКЮ, наметившего задачи по укреплению ведущей роли СКЮ в жизни общества и упрочению единства его рядов, а также «долгосрочной программы экономической стабилизации». Участники заседания, как указывается в сообщении, высказали решимость выполнить поставленные задачи, предпринять эффективные шаги по решению насущных экономических и других проблем развития СФРЮ.

Было также отмечено, что в последнее время в Югославии активизировалась подрывная деятельность антисоциалистических элементов. Пытаясь использовать в своих целях имеющиеся трудности и недостатки в развитии страны, они ведут нападки на конституционный строй, на основные революционные завоевания народов СФРЮ. Особую опасность представляют националисты.

В связи с этим, говорится в сообщении агентства ТАНЮГ, участники заседания указали на необходимость своевременного разоблачения и пресечения попыток враждебной деятельности против Югославии.

Шри Ланка

НОВЫЙ ОЧАГ ЛЖИ

Прогрессивная общественность Шри Ланки с возмущением восприняла визит в страну директора ЮСИА Чарльза Уика. Глава американского правительственного агентства, распространяющего ложь и дезинформацию по всеми миру, участвовал по приезде в закладке новой, самой крупной в мире за пределами США ретрансляционной станции «Голоса Америки» в Чилау — в 50 км от Коломбо. Прогрессивная пресса страны считает, что передача 1000 акров земли под эту станцию, которая явится практически экстерриториальным анклавом в Шри Ланке, находится в вопиющем противоречии с принципами невмешательства и борьбы за новый информационный порядок, который официально декларирует правительство Шри Ланки.

Многие газеты отмечают, что оборудование станции может быть использовано и для военных целей — организации телекоммуникационной системы 7-го флота США, действующего в Индийском океане.

«Одна из целей визита Уика, — подчеркивает газета «Форвард», — стремление координировать пропагандистскую войну в Европе с деятельностью «Голоса Америки» в странах Азии».

Орган Народной партии газета «Динакара» пишет в этой связи: «Голос Америки» распространяет лживую информацию о развивающихся странах, не признает объективного освещения их проблем. Это одна из наиболее опасных подрывных систем в руках империализма». «Динакара» подчеркивает тесные связи «Голоса Америки» с ЦРУ. Газета коммунистов «Атта» подчеркивает, что Чарльз Уик «рассчитывает провести работу по подключению местной реакционной прессы к американским планам мировой идеологической агрессии».

Характерно, что «торжественная закладка» радиостанции проходила не в очень торжественной обстановке. В ней принимало участие крайне ограниченное количество людей. Журналистов, приглашенных по списку, отвезли к месту на специальном автобусе, были приняты максимальные меры по «охране порядка».

Как утверждают в Коломбо, организаторы опасались выступления рыбаков, у которых была отобрана земля для сооружения станции.

Трудно не согласиться с мнением местной прессы о том, что создание нового центра «Голоса Америки» в Шри Ланке подрывает суверенитет этой страны и является серьезным ударом по установлению нового международного информационного порядка.

В интервью ланкийскому телевидению Ч. Уик подчеркнул, что после сооружения станции она сможет снабжать ланкийское телевидение материалами о важнейших выступлениях американских политических деятелей.

Невеселая перспектива для молодого ланкийского телевидения, и так уже затопленного американскими передачами.

В. РОМАНОВ,
корр. АПН.

Коломбо.

Канада

Канада стала полигоном для испытаний новых видов американского оружия. Недавно Пентагон провел над канадской территорией испытание крылатой ракеты в автономном полете. Запущенная с американского бомбардировщика Б-52 над морем Бофорта, ракета пролетела над северными и северо-западными районами Канады до ракетно - испытательного полигона военно - воздушной базы Коулд-Лейк в провинции Альберта.

На снимке: американская крылатая ракета на месте приземления.

Телефото АП — ТАСС.

Бельгия

АКЦИЯ ПРОТЕСТА

БРЮССЕЛЬ. (ТАСС). В знак протеста против размещения в Бельгии американского ракетно-ядерного оружия первого удара группа активистов бельгийской «Ассоциации обеспокоенных граждан» проникла на территорию американской ракетной базы во Флоренне и заняла расположенную на ней вышку связи. Участники этой акции протеста водрузили на вышке национальный флаг Бельгии и провозгласили ее «возвращенной Бельгии территорией». В течение нескольких часов активисты бельгийского антиракетного движения находились на башне, пока их силой не увела вооруженная охрана базы.

В заявлении, распространенном ассоциацией, говорится, что ее действия направлены на «восстановление попранного национального суверенитета Бельгии и обеспечение в стране демократии». База во Флоренне, где размещены первые 16 крылатых ракет, имеет статус экстерриториальности. Американское ядерное оружие на базе находится под исключительным контролем США, что, по мнению прогрессивной общественности, ущемляет национальный суверенитет Бельгии.

«АГИТАТОР АЛТАЯ» № 5

Очередной номер «Агитатора Алтая» открывается статьей секретаря крайкома КПСС В. И. Овчинникова «Коллективный подряд, хозрасчет — стимулы творчества», в которой говорится о задачах партийных, советских и хозяйственных органов по внедрению прогрессивных форм организации и стимулирования труда в животноводстве.

Для подготовки к беседам можно использовать статьи: Н. Калитина «Реформа школы: главное действующее лицо», Н. Рыжкова «Подвиг в тылу», Н. Морозова «Книжное издательство — сельскому труженику».

Подборка материалов посвящена опыту массово - политической работы. Заведующая отделом пропаганды и агитации Топчихинского райкома КПСС Н. Гемпель рассказывает о развитии трудового соперничества животноводов, политинформатор из Ребрихинского района А. Бутаков — о проведении бесед, посвященных 40-летию Победы.

В номере публикуется также положение о Всесоюзном смотре наглядной агитации и политического плаката.

Фоторепортаж

КОНКУРС СВЯЗИСТОВ

Научно - техническая революция коснулась многих отраслей народного хозяйства страны, в том числе и предприятий связи. Теперь редко увидишь на улицах города почтальона с тяжелой сумкой через плечо — корреспонденцию и газеты на участок подвозят таксомоторы. Допотопная, но необходимая для почтового работника такая принадлежность, как счеты, уступила место электронной машине «Онега».

В целях совершенствования знаний и мастерства, обмена опытом по применению передовых приемов в работе, повышения деловой квалификации и культуры обслуживания, утверждения высокого чувства ответственности за порученное дело Министерство связи РСФСР совместно с ЦК профсоюза решило в первой половине текущего года провести конкурс профессионального мастерства среди молодых операторов почтовой связи.

Конкурс проводится в четыре этапа: непосредственно в почтамтах и узлах связи, краевой, межобластной и всероссийский.

В конкурсе операторов Барнаульского почтамта приняло участие 14 человек. Его участники за 35 минут практической работы должны были оформить прием почтового и телеграфного переводов, составить переводную телеграмму, принять, обработать и подготовить к отправке посылку, ценную бандероль и мелкий международный пакет. А затем ответить на четыре теоретических вопроса по почтовым правилам и правилам по технике безопасности.

Конкурс помог выявить незаурядные способности молодых работниц. Призовые места заняли операторы Раиса Богданова из второго отделения связи, Анна Шпигальская из поселка Южный и Раиса Чиркова из поселка Новосиликатный. Все они награждены Почетными грамотами и ценными подарками. За хорошее знание теории, культуру содержания рабочего места и квалифицированное оформление почтовых отправлений поощрительные призы вручены операторам Людмиле Фроловой, Любови Быковой и Алле Бобровой.

В краевом конкурсе, проведенном на второй день, на первое место вышла Раиса Богданова.

И. КНЯЗЕВ.

На снимках: Любовь Быкова за упаковкой бандероли; Ольга Иноземцева за взвешиванием посылки. Справа — контролер В. М. Скрябина; начальник почтамта И. В. Филатов вручает приз победительнице конкурса Раисе Богдановой.

Фото **автора.**

ЛЕДОВОЙ ПЕРЕПРАВЕ— БЕЗОПАСНОСТЬ

Карта автомобильных дорог края с приходом крепких морозов существенно меняется. Для сокращения расстояний трассы прокладывают по проселкам, по ледовому покрову рек и озер. Вот эти ледовые переправы имеют свои особенности эксплуатации, требуют особого внимания со стороны всех участников движения.

Разработана и действует инструкция по устройству и содержанию ледовых переправ, положения которой целиком подтверждены опытом устройства таких переправ при строительстве БАМа, когда намороженный многометровый лед выдерживал любую технику.

К сожалению, эта инструкция соблюдается не везде и далеко не всеми. Самым неблагополучным районом по обеспечению безопасности движения на ледовых переправах является Усть-Пристанский. Да и переправы-то там не устраиваются в инженерном смысле: замерз лед — вот и переправа. Никто их не содержит, не контролирует ни толщину льда, ни наличие трещин. Не случайно в истекшем 1984 году на усть-пристанских переправах произошли две трагедии, которые унесли 6 человеческих жизней.

Организация ледовых переправ производится, согласно инструкции, дорожной службой по согласованию с Госавтоинспекцией на основании решения райисполкома. Открытие и закрытие переправы, ее грузоподъемность определяются комиссией, назначаемой райисполкомом с привлечением представителей дорожной службы, содержащей переправу, представителей ГАИ и райисполкома.

Что же это за дорожная служба? В системе управления сельского хозяйства ее нет, несмотря на неоднократные предложения управления ГАИ УВД крайисполкома по данному вопросу. Кто же тогда содержит ледовые переправы? Если ответить теоретически, то управление сельского хозяйства, а если конкретно, то никто. Из-за этой неопределенности на переправах нередки тяжелые происшествия.

Наступила весна, а от трагедий на ледовых переправах не застрахованы ни в Быстром Истоке, ни в Павловске, ни в Калманке.

Управление ГАИ УВД крайисполкома обращается ко всем руководителям предприятий и организаций колхозов и совхозов, райисполкомов и подразделений ГАИ с просьбой своевременно прекратить пользование ледовыми переправами, обеспечить безопасность движения и нормальные условия труда труженикам села на транспортных работах, а руководству управления сельского хозяйства, наконец-то, определить ответственных за содержание существующих переправ.

Н. ИВКИН,
инженер по организации дорожного движения УГАИ УВД.

ЛЮБИТЕЛЯМ ФУТБОЛА

Результаты очередных матчей чемпионата страны по футболу, сыгранных 24 марта: «Металлист» — «Торпедо» — (Москва) — 1:0 (1:0), «Жальгирис» — «Торпедо» (Кутаиси) — 2:2 (0:1), СКА — «Арарат» — —0:1 (0:0). «Факел» — «Нефтчи» — 1:0 (1:0), «Кайрат» — «Шахтер» — 2:1 (0:0).

(Корр. ТАСС).

Кино

ПОСЛЕДНЕЕ ЛЕТО ТОЛСТОГО

...С вида Ясной Поляны, дорогой каждому человеку, с бессонного толстовского окна в ночи начинается этот удивительный фильм Сергея Герасимова о последнем лете жизни Льва Николаевича Толстого.

Необыкновенно трудную задачу поставил перед собой известный режиссер, обратившись к воссозданию образа великого писателя, философа, педагога и гражданина. Мы с надеждой и опасением — как бы не разочароваться — ждали эту двадцать третью режиссерскую работу прославленного мастера советского кино. И вот «Лев Толстой» на экране.

Сложное, но радостное впечатление оставляет фильм. С. Герасимов подарил нам образ живого Толстого, того самого неугомонного Толстого-правдолюбца, которого с его противоречиями примирила только смерть... Он нам подарил Толстого, которого мы носим в душе и которым гордимся, ибо он — часть нашей истории, культуры и души.

В чем секрет герасимовского успеха? Прежде всего, видимо, в том, что в своей сложной работе он руководствовался методологическими основами изучения Толстого, которые были заложены в знаменитых статьях В. И. Ленина о писателе.

В ленте Герасимова прежде всего видно стремление сохранить полноту этического наследия Толстого как объекта изучения. Кроме того, Толстой в фильме рассматривается во всей его противоречивой сложности, особенно характерной для последнего лета жизни, взятого в основу сценария, в котором вдумчиво исследуются опосредованные связи между субъективным взглядом писателя и общественным значением его творчества, ставшего «зеркалом русской революции».

Успех фильма объясняется тем, что в его событийной фактуре пульсирует центральная проблема всего толстовского мира — проблема человеческого счастья. Толстой, как никто до него, увидел и показал противоречие между индивидуальными устремлениями людей и всеобщим благом.

Развернутой метафорой итога долгой 82-летней жизни Толстого и стал рецензируемый фильм. В нем сохранено толстовское движение мысли: расчищается душевная площадь, отброшены словесные трафареты, остается только главное направление — движение к сути жизни, к ее смыслу.

Исполнитель главной роли народный артист СССР С. Герасимов доносит до нас психологическую сложность своего героя, диалектику его души. Герасимовский — а теперь и наш — Толстой очень похож на наше представление о нем, на его фотографии и портреты. Сходство порой до того разительное, что мы некоторые кадры воспринимаем как ожившие полотна Репина, Пастернака, Ге.

Герасимов играет в своем герое гордость мысли. Перед нами человек, который вынес из жизни к ее финалу абсолютные нравственные категории. Перед нами Человек, понявший, что жить надо не как легче, а как должно.

Фильм «Лев Толстой» — об этом. С этого он и начинается в первой части, названной «Бессонница». Бессонница Толстого — это бессонница века, который жаждет перемен века, который не может жить по-старому. В долгих и мучительных размышлениях, в общении с родными и миром вызревает прозрение, которое приведет во второй части фильма к уходу, являющемуся ничем иным, как обновлением жизненной ориентации писателя.

Толстой ночью, тайком покидает столь дорогую ему Ясную Поляну, а мы не в силах сдержать подкативший ком у горла, вспоминаем его «Войну и мир» и невидимые миру слезы Андрея Болконского.

Дело, как видим, не в семейных ссорах, не в завещании и не в религиозных исканиях. «Со мной случился переворот, который давно готовился во мне. Со мной случилось то, что жизнь нашего круга — богатых, ученых — не только опротивела мне, но потеряла всякий смысл... Действия же трудящегося народа, творящего жизнь, представились мне единым настоящим делом». Перед нами наш Толстой, наше представление о нем. Он оглядывает тысячелетнюю историю России и видит, что не правительство творит историю, а народ.

Что касается «затянутости» второй хроникальной части фильма, рассказывающем об уходе Толстого, его болезни, смерти и похоронах, то она представляется правомерной. Похороны Толстого были первыми гражданскими похоронами в России, и акцент на них органичен для общего замысла картины, большое идейно-воспитательное значение которой трудно переоценить.

Как тут не вспомнить А. В. Луначарского: «Художник истинный, — писал он, — не хочет развлекать. Он не хочет и поучать, он хочет потрясти и через соприкосновение душ... с его собственной изменить их, обогатить, просветить». Это и делает С. Герасимов в фильме «Лев Толстой».

В. ЧИЧИНОВ.

Редактор
В. И. КИНЕЛЕВ.

5 апреля 1985 года в помещении краевого театра кукол состоится VIII отчетно-выборная конференция краевой организации ОСВОДа РСФСР. Начало — в 10 часов.

Краевой совет ОСВОДа.

ТЕЛЕВИДЕНИЕ

ВТОРНИК 26 МАРТА

ПЕРВАЯ ПРОГРАММА

МОСКВА

8.00 — «Время». **8.40** — Утренняя гимнастика. **8.55** — И. Стаднюк. «Белая палатка». Фильм-спектакль. **10.40** — Премьера телевизионного спектакля «С нами не соскучишься». 1-я серия. **11.25** — **11.30** — Новости. **16.05** — Премьера телевизионного многосерийного художественного фильма для детей «Гостья из будущего». 2-я серия. **17.10** — Премьера документального фильма «Любите ли вы Баха?» **17.30** — «Дмитрий Гнатюк». Фильм - концерт. **18.30** — В каждом рисунке—солнце **18.45** — Сегодня в мире. **19.00** — Наука и жизнь. **19.30** — Поет камерный хор Куйбышевского областного Дома работников просвещения **19.50** — К 40-летию великой Победы. Премьера телевизионного многосерийного документального фильма «Стратегия Победы». Фильм 3-й. «От стен Москвы». **21.00** — «Время». **21.35** — Писатель и жизнь. Встреча с Д. Граниным. **22.30** — Поет народный артист СССР Ю. Мазурок. **23.15** — **23.40** — Сегодня в мире.

ВТОРАЯ ПРОГРАММА

МОСКВА

8.00 — Утренняя гимнастика. **8.20** — «Денис Васильевич Давыдов». **9.25** — «Песни русского Севера». **9.55** — Будильник **10.25** — Шахматная школа. Классе разрядников. **10.55** — «Прибайкалье и Забайкалье» **11.25** — Э. Григ. Концерт для фортепиано с оркестром. **12.00** — Твоя ленинская библиотека **12.30** — Программа Дагестанского телевидения. **13.25** — «Ты не сирота». Художественный фильм **14.40** — Перерыв.

БАРНАУЛ

18.00 — Новости. **18.05** — «По родной стране». Кинопрограмма. **19.00** — «Алтай». Информационная программа. **19.20** — «Советы и жизнь». Наказам избирателей — постоянное внимание **19.50** — Киножурнал.

МОСКВА

20.00 — Спокойной ночи, малыши

БАРНАУЛ

20.15 — «Новатор». Особые виды сварки в сельхозмашиностроении. **20.50** — Хроника дня

МОСКВА

21.00 — «Время». **21.35** — **22.50** — «Опасный поворот». Телевизионный трехсерийный художественный фильм. 1-я серия.

ТЕАТРЫ

КРАЕВОЙ ТЕАТР ДРАМЫ. «ЗАЙКА-ЗАЗНАЙКА И ТРИ ПОРОСЕНКА» — в 11. «ВАГОНЧИК» — в 19-30. **27 марта** — «Я ДОГОНЯЮ ЛЕТО» — в 11, **премьера** «РЯДОВЫЕ» — в 19-30.

КРАЕВОЙ ТЕАТР ОПЕРЕТТЫ. К 40-летию Победы. «В НАЧАЛЕ МАЯ» — в 18-30. **26 и 27 марта** — «ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК» — в 10 и 13.

ТЕАТР ЮНОГО ЗРИТЕЛЯ. «АЛИСА В СТРАНЕ ЧУДЕС» — в 10 и 14. «ПОГОНЯ» — в 19. **27 марта** — «ПРИДЕТ ЧЕЛОВЕЧЕК» — в 10 и 14. «ПРОСТИ МЕНЯ» — в 19.

КИНО

«МИР». «АФРИКАНЕЦ» — в 9-30, 11-20, 13-10, 15, 17, 19, 20-50.

«РОССИЯ». «КОНЕЦ ИМПЕРАТОРА ТАЙГИ» — в 10 (для детей). «ЧЕТЫРЕ МУШКЕТЕРА» (в двух сериях) — в 10-40, 11-40, 14-50, 16, 19, 20-10. «ЧЕТВЕРО ПРОТИВ КАРДИНАЛА» — в 9, 13-10, 14-10, 17-20, 18-30, 21-20 (удл.).

«РОДИНА». «РАССТАВАНИЕ» в 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 (удл.). «ПРЕКРАСНЫЙ МИГ ПОБЕДЫ» — в 10, 12, 14, 16, 18, 20 (удл.).

«ЮНОСТЬ». К 40-летию Победы. «И ТЫ УВИДИШЬ НЕБО» — в 14-15 (для детей). «ЧУЧЕЛО» (в двух сериях) — в 11-45, 17-45. «И ЕЩЕ ОДНА НОЧЬ ШЕХЕРЕЗАДЫ» — в 10, 16, 20-15 (удл.).

«ПЕРВОМАЙСКИЙ». «ПОЛОСАТЫЙ РЕЙС» — в 10, 12, 14, 16, 18, 20 (удл.). «СПОРТЛОТО-82» — в 11, 13, 15, 17, 19, 21.

«ЧАЙКА». Хроника «На режиссерских уроках профессора Товстоногова» — в 9. «СРОЧНО... СЕКРЕТНО... ГУБЧЕКА» — в 10, 12. «ПАРОЛЬ — «ОТЕЛЬ «РЕГИНА» — в 14, 16, 18, 20.

«ПИОНЕР». Новый сборник мультфильмов — в 9-30. «ТРИ ЗОЛОТЫХ ВОЛОСКА» — в 11-20, 15. Киноклуб «КЕМ БЫТЬ» — в 13. «ПРИНЦ И НИЩИЙ» — в 17, 19, 21.

«АЛТАЙ». Мультсборник — в 12. «ВИРИНЕЯ» — в 14, 16, 18, 20.

«ЗАРЯ». К 40-летию Победы — кинопраздник «День памяти», фильм «ВОЙНА ПОД КРЫШАМИ» — в 11. «СЫН ПОЛКА» — в 14 (для детей). «У ПРИЗРАКОВ В ПЛЕНУ» — в 16, 18, 20 (удл.).

«ЛУЧ». К 40-летию Победы. «КАЗАЧЬЯ ЗАСТАВА» — в 13, 15. «СПАРТАК» (в двух сериях) — в 9-30, 17, 20-20.

«ИСКРА». Киноклуб «Подвигу — жить». фильм «ЗЕЛЕНЫЕ ЦЕПОЧКИ» — в 9-30 13-30. «ЛЮБОВЬ И ГОЛУБИ» — в 11, 15, 17-30, 20 (удл.).

«СПУТНИК». «ВЛАСТЕЛИН ВРЕМЕНИ» — в 10 и 14 (для детей). «ЦЕНА РИСКА» — в 12, 16, 18, 20-30 (удл.).

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ КОТЕЛЬЩИКОВ. «ВОЛШЕБНАЯ ЛАМПА АЛЛАДИНА» — в 13.

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ХИМИКОВ. «ЗОЛОТОЙ КЛЮЧИК» — в 12.

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ШИННИКОВ. Вечер танцев — в 20.

ДОМ КУЛЬТУРЫ ЗАВОДА «ТРАНСМАШ». «ЦИРКАЧОНОК» — в 13-30 (для детей). «УСПЕХ» — в 15, 17, 19.

ПОГОДА

Сегодня днем **по краю**, по данным синоптиков, ожидается переменная облачность, местами слабый снег, метель. Ветер юго-западный, 9—14 метров в секунду. Температура от 1 градуса тепла до 4 градусов мороза. На дорогах гололедица.

По Барнаулу — переменная облачность, слабый снег, метель, ветер 15—20 метров в секунду. Температура около 0 градусов.

Атмосферное давление на 13 часов 15 марта было 748 миллиметров ртутного столба. Относительная влажность воздуха 75 процентов.

РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ САМОЛЕТОВ ИЗ АЭРОПОРТА БАРНАУЛ С 1 АПРЕЛЯ ПО 30 ИЮНЯ 1985 ГОДА (время московское)

№ рейса	Тип самолета	Аэропорт назначения	Дни отправления из а-п Барнаул	Время: отправления из Барнаула	Время: прибытия в а-п назн.	№ обратного рейса	Дни прибытия в а-п Барнаул	Время: отправления из а-п назначения	Время: прибытия в а-п Барнаул
218	ТУ-154	Москва (Домодедово)	Ежедневно	05-30	09-45	217	Ежедневно	11-25	15-20
220	ТУ-154	Москва (Домодедово)	Ежедневно	17-20	21-35	219	Ежедневно	23-15	03-10
222	ТУ-154	Москва (Домодедово)	с 01.06—30.06 по 1, 3, 4, 5, 7 дн.	21.25	01-40	221	с 01.06—30.06 по 1, 2, 4, 5, 6, дн.	03-15	07-15
			с 01.01—14.05 по 1, 3, 5, 7 дн.				с 01.01—14.05 по 1, 2, 4, 6 дн.		
3843	ТУ-154	Алма-Ата	с 15.05—30.09 еж.	17-50	1955	3844	с 15.05—30.09 еж.	21-40	23-35
			с 01.06—15.09 по 3, 5, 7 дн.	07-15	09-20	3846	с 01.06—15.09 по 3, 5, 7 дн	11-00	12-55
3845	ТУ-154	Алма-Ата	с 01.01—30.06 по 2, 6 дн.	19-00	20-45	7268	с 01.01—30.06 по 3, 7 дн.	20-40	23-50
7267	ТУ-154	Братск	Ежедневно	10-45	15-00	2024	Ежедневно	22-40	02-30
2023	АН-24	Балхаш	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	12-00	12-55	4332	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	13-25	14-20
4331	Л-410	Бийск	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	06-00	06-50	4716	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	07-00	08-05
			с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн	04-55	05-45		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	05-55	07.00
4715	АН-2	Быстрый Исток	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	06-05	07-40	4702	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	11.10	12-45
			с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	08-25	10.00		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	13-30	15.05
4701	АН-2	Баево	по 1, 6 дн.	14-50	21-50	8490	по 2, 7 дн.	23-25	06-45
8489	ТУ-154	Владивосток	по 2,6 дн.	19-00	02-10	7268	по 3, 7 дн.	15-05	22-40
7267	ТУ-154	Владивосток	по 1, 4 дн.	19-00	02-10	7266	по 2, 5 дн.	15-05	22-40
7265	ТУ-154	Владивосток	с 15.06—30.06 по 1, 3, 5 дн.	15-40	21-45	6165	с 15.06—30.06 по 1, 3, 5 дн.	02-05	07-45
6166	ТУ-134	Волгоград	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	08-40	09-50	4334	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	10-10	11-15
4333	Л-410	Волчиха	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	04-50	06-00	4360	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	07-55	09-00
4359	Л-410	Волчиха	с 01.04—02.05 по 2, 5 дн.	00-10	05-35	5657	с 01.04—02.05 по 1, 4 дн.	00-05	05-15
5658	ТУ-154	Горький	с 03.05—30.06 по 1, 4, 6 дн	13.30	18-45		с 03.05—30.06 по 1 4, 6 дн.	21-40	02-40
4219	ЯК-40	Горно-Алтайск	Ежедневно	04-50	05-45	4220	Ежедневно	09-50	10-45
4233	ЯК-40	Горно-Алтайск	по 30.06—1, 2, 3, 4, 5, 6	05-30	06.25	4234	по 30.06—1, 2, 3, 4, 5, 6	10-00	10-55
4245	ЯК-40	Горно-Алтайск	по 31.05—1, 2, 3, 4, 5 6	07-00	07-55	4246	по 31.05—1, 2, 3, 4, 5, 6	11-25	12-20
4275	ЯК-40	Горно-Алтайск	с 01.06—15.09—1, 3, 5, 7	03-55	04-50	4276	с 01.06—15.09 по 1, 3, 5, 7 дн.	14-55	15-50
4271	ЯК-40	Горно-Алтайск	с 01.06—15.09 по 2, 4 ,6 дн.	04-10	05-05	4272	с 01.06—15.09 по 2, 4, 6	13-10	14-05
6712	АН-2	Ельцовка	по 1, 2, 3 4, 5, 6 дн.	10-40	12-00	6711	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	08-25	09-55
4707	АН-2	Змеиногорск	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	06-10	09-00	4708	с 01.01—14.04 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	09-10	11-55
			с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	04-20	07-05		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	07-15	09-55
5657	ТУ-154	Иркутск	с 01.01—02.05 по 1, 4 дн.	06-30	08-40	5658	с 01.01—02.05 по 1 4 дн.	20-30	22-55
			с 03.05—30.06 по 1, 4, 6 дн.	03-55	06-05		с 03.05—30.06 по 1, 4, 6	09-50	12-15
6135	ТУ-154	Иркутск	с 15.06—14.09 по 2, 4 6 дн.	18-30	20-40	6136	с 15.06—14.09 по 3, 5, 7	21-50	00-15
8337	ТУ-134	Иркутск	с 10.06—15.09 по 1, 6	01-40	03-55	8338	с 10.06—15.09 по 1, 6	05-00	07-30
6165	ТУ-134	Иркутск	с 15.06—30.06 по 1, 3, 5 дн.	08-45	11-00	6166	с 15.06—30.06 по 1, 3, 5	12-10	14-40
7266	ТУ-154	Киев	с 01.01—30.06 по 2, 5	23-50	06-55	7265	с 01.01—30.06 по 1, 4 дн.	11-10	17-45
7268	ТУ-154	Киев	с 01.01—30.06 по 3, 7	23-50	06.55	7267	с 01.01—30.06 по 2, 6	11-10	17-45
4729	ТУ-134	Красноярск	с 01.01—31.05 по 3, 5, 7	21-30	22-45	4730	с 01.01—31.05 по 1, 4, 6	23-40	01-05
3526	АН-24	Красноярск	Ежедневно	02-30	04-20	3525	Ежедневно	14-50	16-50
238	ЯК-40	Красноярск	с 01.06—20.09 ежедн.	16-50	18-30	237	с 01.06—20.09 ежед.	14-20	16-15
4215	ЯК-40	Красноярск	Ежедневно	05-10	07-00	4216	Ежедневно	12-50	14-45
3525	АН-24	Караганда	Ежедневно	17-45	21-15	3526	Ежедневно	22-25	01-45
4203	ЯК-40	Караганда	с 01.06 по 1, 3, 5, 7 дн. до 31.05 по 1, 3, 5 дн.	12-10	15-20	4204	с 01 06—по 1, 3, 5, 7 до 31.05—по 1, 3, 5 дн.	16-10	19-15
7021	АН-24	Караганда	по 2, 4 дн.	11.50	15-15				
7266	ТУ-154	Кокчетав	по 2, 5 дн.	23-50	01-45	7265	по 1, 4 дн	16-05	17-45
4315	Л-410	Колпашево	Ежедневно	09-00	12-13	4316	Ежедневно	12-55	16-10
7016	АН-24	Кемерово	до 31.05—по 1, 2 4, 5, 7	06-45	07-55	7015	до 31.05—по 1, 2, 4, 5 7	04-55	06.05
4325	Л-410	Кемерово	с 01.06—31.07 ежедн.	23-00	00-10		с 01.06—31.07 ежедн.	21-00	22-10
680	ЯК-40	Кемерово	по 1, 2, 3 4, 5 6 дн.	11-00	12-10	4326	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	12-40	13-50
680	ЯК-40	Кызыл	по 2, 6 дн	12-00	12-50	679	по 2, 6 дн.	10-25	11-20
			по 2, 6 дн.	12-00	15-15	679	по 2, 6 дн.	08-00	11-20
4233	ЯК-40	Кош-Агач	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	05-30	07-55	4234	по 30.06—1, 2, 3, 4, 5, 6	08-20	10-55
4323	Л-410	Ключи	1, 2, 3, 4, 5, 6	04-25	05-50	4324	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	06-20	07-45
			по 14.04—1, 2, 3, 4, 5, 6	06-10	07-55	4708	по 14.04—1, 2, 3, 4, 5, 6	10-15	11-55
4707	АН-2	Курья	с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	04-20	06-00		с 14.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	08-20	09-55
4707	АН-2	Колывань	по 14.04—1, 2, 3, 4, 5, 6	06-10	08-25	4708	по 14.04 — по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	09-45	11-55
			с 15.04—15.09 — по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	04-20	06-35		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	07-45	09-55
4749	АН-2	Краснощеково	по 14.04—1, 2, 3, 4, 5, 6	06-50	08-20	4750	по 14.04 — по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	09-45	11-10
			с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	04-30	06-05		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	07-30	08-55
6748	АН-2	Кытманово	по 14.06 — по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	10-05	10-55	6747	по 14.06—1, 2, 3, 4, 5, 6 с 15.06—20.07	08-25	09-25
			с 15.06—20.07 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	14-50	15-40		по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	13-40	14-30
8490	ТУ-154	Ленинград	по 2, 7 дн.	07-55	14-35	8489	по 1, 6 дн.	07-50	13-40
			с 15.03—15.04 по 1, 3, 5 дн.	15-00	21-45	6337	с 15.03—15.04 по 1, 3, 5	07-35	13-30
6338	ТУ-154	Мин-Воды	с 16.04—31.05 по 2, 4, 6	15-45	20-30		с 16.04—31.05 по 3, 5, 7	08-35	13-20
			с 01.06—14.09 по 1, 3, 5	03-10	07-45		с 01.06—14.09 по 1, 3, 5	21-25	01.35
			с 01.01—09.06 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	08-35	11-00	6769	с 01.01—09.06 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	05-25	07-55
6770	АН-2	Междуреченск	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	09-50	11-10	4320	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	11-30	12-45
4319	Л-410	Михайловский	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	04-50	06-50	4369	по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	07-10	09-00
4359	Л-410	Михайловский	по 14.04 по 1, 2, 3, 4, 5 6	07-00	08-00	4712	по 14.04 по 1, 2, 3, 4, 5 6	10-35	11-35
4711	АН-2	Мамонтово	с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	05-10	06-10		с 15.04—15.09 по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	08-45	09-50
4241	ЯК-40	Новосибирск (Толм.)	по 31 05 ежедн.	04-30	05.20	4242	по 31 05 ежедн.	13-10	14-00
4241	ЯК-40	Новосибирск (Толм.)	с 01.06—30.09—ежедн.	03-45	04.35	4242	с 01.06—30.09—ежедн.	18-25	19-15
2022	АН-24	Новосибирск (Сев.)	Ежедневно	03-30	04.25	2021	Ежедневно	08-55	09-50
4339	Л-410	Новосибирск (Сев.)	Ежедневно	11-15	12-15	4340	Ежедневно	12-45	13-40
6748	АН-2	Новокузнецк	по 14.06—1, 2, 3, 4, 5, 6 с 15.06—20.07	10-05	12-00	6747	по 14.06—1, 2, 3, 4, 5, 6 с 15.06—20.07	07-30	09-25
			по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	14-50	16-45		по 1, 2, 3, 4, 5, 6 дн.	12-35	14-30

(Окончание следует).

РАСПИСАНИЕ РЕКЛАМНОЕ, ВОЗМОЖНЫ ИЗМЕНЕНИЯ. Справки по телефонам: 5-42-11, 9-00-51, 5-26-97 и 99-4-11.

АГЕНТСТВО ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ.

О ПРОВЕДЕНИИ МЕСЯЧНИКА ВЕСЕННЕЙ САНИТАРНОЙ ОЧИСТКИ, БЛАГОУСТРОЙСТВА И ОЗЕЛЕНЕНИЯ г. БАРНАУЛА

В целях улучшения санитарного состояния, благоустройства и озеленения г. Барнаула исполнительный комитет городского Совета народных депутатов решил провести **с 25 марта по 25 апреля 1985 года месячник весенней санитарной очистки, благоустройства и озеленения г. Барнаула.**

РАЙИСПОЛКОМЫ ОБЯЗАНЫ:

— **провести организаторскую работу** среди коллективов предприятий, организаций, учреждений, уличных и домовых комитетов по поводу месячника санитарной очистки, благоустройства и озеленения;

— **создать рабочие штабы**, а на предприятиях —комиссии для контроля за ходом проведения работ;

— **руководителям предприятий, организаций, жилищно-эксплуатационных трестов, ЖКО, учебных заведений, предприятий общественного питания, торговли, детских, лечебных учреждений и гражданам**, владеющим домами на правах личной собственности, выполнить следующие обязательные работы:

ДО 10 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА

— **очистить от снега, льда и мусора** производственные, складские и жилые здания, тротуары и газоны с обязательной вывозкой мусора и нечистот в установленные места свалки;

—**исправить, побелить и покрасить** все помойные и мусорные ящики, емкости для сбора пищевых отходов и наружные уборные. Там, где необходимо, построить новые, с соблюдением сантехнических правил;

— **заасфальтировать или зацементировать площадки для** размещения мусорных контейнеров и ящиков;

— **ДО 20 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА**

отремонтировать и покрасить заборы, ворота, калитки, штакетные и другие ограждения предприятий, организаций и частных домовладений;

— **заменить новыми** устаревшие вывески магазинов, столовых, киосков и павильонов;

—**заменить** на зданиях пришедшие в негодность аншлаги названий улиц, номера домов и указателей;

— **произвести ремонт и окраску** цокольной части здания и приямков, отремонтировать двери и водосточные трубы;

—**произвести ремонт и покраску** павильонов, киосков и ларьков торговой сети;

— **освободить балконы** от захламленности;

— **начать ремонт и покраску** фасадов зданий балконов и окон. Покраску фасадов зданий, павильонов, киосков и ларьков, установку новых заборов, оформление вывесок и витрин производить только после согласования с архитектурно-планировочным управлением;

—**ликвидировать и засыпать** грунтом все незаконно возникшие мусорные свалки в черте города;

— **произвести очистку берегов**, склонов рек и оврагов от бытового строительного мусора и захламленности;

— **произвести массовые посадки зеленых насаждений по общественным планам.**

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ГОРОДСКОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ ПРИЗЫВАЕТ ГРАЖДАН ПРИНЯТЬ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В МЕСЯЧНИКЕ ПО БЛАГОУСТРОЙСТВУ ГОРОДА.

ФИЛАРМОНИЯ

КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ

29 марта

«ОН и ОНА»

Спектакль - концерт АРТИСТЫ МОСКОВСКОГО ТЕАТРА им. М. Н. ЕРМОЛОВОЙ: Заслуженная артистка РСФСР ИВЕТТА КИСЕЛЕВА, артист театра и кино ЮРИЙ ВОЛКОВ, артисты Наталья ГРОМОВА, Владимир ПАВЛОВ.

В программе: И. Бунин, А. Чехов, М. Зощенко, А. Вампилов, В. Распутин, В. Шукшин; романсы, современные песни.

Музыкальное сопровождение — Виктор ЕРЗУНОВ (гитара).

Композитор — Алексей СМИРНОВ.

Начало в 18 и 20-30.

Билеты продаются в кассе филармонии, концертно-театральной кассе на пл. Октября и через распространителей.

Справ