Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Адыгейская правда

Орган Адыгейского обкома и Майкопского горкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся

№ 289 (3727) Среда, 25 октября 1944 г. Год издания 20-й

КРАСНАЯ АРМИЯ ПЕРЕСЕКЛА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКУЮ ГРАНИЦУ!

Красная Армия вторглась в Восточную Пруссию. Советские войска, прорвав оборону немцев на фронте протяжением 100 километров, сломив ожесточенное сопротивление врага и преодолев ряд мощных оборонительных рубежей, на обширном участке, вторглись в пределы Восточной Пруссии, заняли свыше 200 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты города Гольдап, Шталлупенен, Пилькаллен, Гумбинен, одержали большие победы над немецкими войсками, захватили богатые трофеи, среди которых склады с военным имуществом, большое количество железнодорожных составов, паровозов, вагонов, автомашин, тракторов, лошадей, крупный скотный двор, а также большое количество продовольственных складов.

Наступление в немецкую группу армий «Центр» развивается успешно. Советские войска уже в собственном доме, на территории Восточной Пруссии, где расположен центральный немецкий промышленный район. Они ведут бои за город Гумбинен, являющийся одним из крупных промышленных центров.

Бои, ведущиеся Красной Армией против наемных войск по защите жизненных интересов Германии, носят ожесточенный характер. Немцы, стремясь любой ценой удержать в своих руках Восточную Пруссию, где сосредоточены крупные промышленные предприятия, бросают против Советских войск все новые и новые резервы.

Так, например, в районе Гумбинена немцами были брошены в бой 4 танковые дивизии. Несмотря на это, с утра 23 октября 1944 г., после усовершенствования и сосредоточения артиллерии, Советские войска снова перешли в наступление. Они прорвали оборону немцев на фронте протяжением 30 километров и, продвинувшись на 20 километров, овладели городом Гумбинен — крупным промышленным центром Восточной Пруссии, важным железнодорожным узлом и мощным опорным пунктом немецкой обороны.

Наши войска, продолжая наступление, овладели городом и крепостью Гольдап, важным опорным пунктом немецкой обороны, а также городом Пилькаллен, являющимся крупным железнодорожным узлом, и с боями продвинулись вперед на запад. Они уверенно идут к своей конечной цели — полному разгрому немецких войск.

Наступление советских союзников в Венгрии также развивается успешно. Войска 2-го Украинского фронта, форсировав реку Тиссу, заняли на протяжении свыше 100 километров ряд населенных пунктов, в том числе крупный железнодорожный узел Сольнок, расположенный на железной дороге Будапешт — Дебрецен, и продолжают продвигаться вперед.

Войска 3-го Украинского фронта, форсировав реку Дунай, расширили плацдарм на его западном берегу и, преодолевая упорное сопротивление противника, продолжают наступление.

Войска 4-го Украинского фронта, продолжая наступление, овладели городом Ужгород, важным опорным пунктом немецкой обороны, и, развивая наступление, заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе крупный железнодорожный узел Мукачево.

Войска 1-го Белорусского фронта, продолжая наступление, вели бои за Варшаву, форсировали реку Вислу и, расширяя плацдарм на ее западном берегу, заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе крупный железнодорожный узел Гарволин.

Войска 1-го Прибалтийского фронта, продолжая наступление, вели бои за город Шяуляй, важный опорный пункт немецкой обороны, и, продвинувшись вперед, заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе крупный железнодорожный узел Кельме.

Войска 3-го Белорусского фронта, продолжая наступление, вели бои за город Каунас, важный опорный пункт немецкой обороны, и, продвинувшись вперед, заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе крупный железнодорожный узел Вилькомир.

Авиация 1-го Прибалтийского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 3-го Белорусского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 2-го Украинского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 4-го Украинского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 1-го Белорусского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 3-го Прибалтийского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 2-го Прибалтийского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 1-го Прибалтийского фронта, поддерживая наступление войск, бомбила скопления немецких войск и техники на дорогах, железнодорожные станции и аэродромы противника.

Авиация 3-го Белорус

КОЛХОЗНАЯ ИНИЦИАТИВА

На скоростной стройке в Пожегушевском МТС

Небольшой поселок Пожегушево, что в Ленинградской области, известен своими плодородными землями, высокими колхозными урожаями, добрыми традициями. Здесь, издавна стало и машинно-тракторное.

Одна лишь эта и вторая цифры, относящиеся к 1928 году, говорят о том, что Пожегушевская МТС была создана в числе самых быстрых темпов, присущих всем тогдашним мастерским Великой Сегозы. И в последующие годы она, как и другие МТС, развивалась, крепла, помогала колхозам. Вторая дата на полосе (1953 год) — время, когда Пожегушевская МТС, как и все машинно-тракторные станции страны, была ликвидирована. Теперь здесь обслуживают машинами колхозы, совхозы, подсобные хозяйства промышленных предприятий, расположенных в районе.

Сегодня мы говорим о Пожегушевской МТС потому, что ее коллектив, руководство, партийная организация нашли оригинальный, новый подход к организации труда, к материальному стимулированию. Творческие поиски обусловлены, прежде всего, тем, что МТС, как и другие предприятия, работающие на сезонных полевых работах, испытывает большие трудности в подборе и закреплении кадров.

Как известно, зимой, ранней весной, когда руководящий помощь Минсельхоза РСФСР Ленинградской области, в основном стоят, то в мастерских людно. А с наступлением весны, с началом полевых работ, их, как правило, не хватает, они пустуют, механизаторы заняты в полеводстве. Вот и приходится руководителям МТС заботиться о материальном поощрении механизаторов, чтобы они не уходили в другие хозяйства.

Но, как показал в минувшем году опыт Пожегушевской МТС, можно добиться и другого: механизаторы работают в мастерских круглый год, не испытывают текучести кадров.

Как это удалось? Прежде всего, благодаря тому, что руководство МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность сумели создать такие условия труда, быта, отдыха, которые привлекают людей, заставляют их работать с полной отдачей сил, творчески.

Вот, например, ремонтные мастерские. Они, как и в большинстве МТС, размещаются в старых, приспособленных помещениях. Но здесь, в Пожегушево, они выглядят иначе. Светлые, просторные, с хорошей вентиляцией, с отоплением, они радуют глаз. Рабочие места оборудованы всем необходимым, чтобы ремонт шел быстро, качественно. Здесь же, в мастерских, — комната отдыха, где можно почитать газеты, журналы, посмотреть телевизор, послушать радио.

В мастерских — постоянный медицинский пункт, где работает врач и медсестра. Они не только оказывают помощь при необходимости, но и проводят профилактические осмотры, беседы о здоровье.

Рядом с мастерскими — столовая, где механизаторы могут пообедать, не теряя времени на дорогу.

Все это, конечно, создает хорошие условия для труда, но не они являются основными в материальном стимулировании механизаторов. Главное — в оплате труда. Здесь применяется сдельно-премиальная система. Заработок механизатора зависит от выработки, от качества работы. Чем больше выработка, тем выше заработок. Но, чтобы получить премию, механизатор должен выполнить все требования, предъявляемые к качеству работы. Если, например, при ремонте трактора механизатор допустил брак, то он лишается премии. Если же он допустил брак по вине другого механизатора, то премии лишаются оба.

Такая система помогает механизаторам работать с полной отдачей сил, творчески.

Когда все это в мастерских, в поле, на ферме, механизаторы знают, что о них заботятся, что их труд ценят, — они привязываются к своему коллективу, к своему предприятию, к своему поселку.

Вот почему все меньше людей уходит из Пожегушевской МТС, все больше приходит. Текучесть кадров здесь сведена к минимуму.

Все это дало возможность МТС добиться успехов в выполнении производственных планов. Так, в 1967 году план по производству продукции был выполнен на 102,5 процента, по сравнению с 1966 годом производительность труда возросла на 10,5 процента, себестоимость продукции снизилась на 3,5 процента. Рентабельность составила 10,5 процента, вместо 6,5 процента по плану. Прибыль составила 1 миллион 200 тысяч рублей, вместо 600 тысяч по плану.

Коллектив МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность, руководство МТС не ограничиваются достигнутым. Они ищут новые пути, новые формы, чтобы еще больше улучшить условия труда, быта, отдыха механизаторов, еще больше повысить производительность труда, качество работы.

Недавно, например, в Пожегушево состоялся семинар механизаторов, на котором обсуждались вопросы работы МТС, ее перспективы. Семинар был организован по инициативе партийной организации, профсоюзного комитета, комитета комсомола.

Первыми весь район собрался на свои семинары механизаторы Пожегушевской МТС.

Накануне только, сколько людей, сколько машин, тракторов, комбайнов было здесь собрано в один день!

Цепко схватывается глаз. Привлекают внимание и комсомольские значки на груди трудящихся и комсомольские прически девушек. Сразу бросается в глаза и то, что в Пожегушево, в мастерских у каждого механизатора свое рабочее место, свой инструмент, свои приспособления, свой ящик для инструментов. Все аккуратно и ухожено, глаз ничто не режет. Чувствуется, что люди любят свой труд, любят свои машины, относятся к ним, как к родным, заботятся о них, все делают для того, чтобы они хорошо работали.

Такой вопросов старого-старинного, как воспитывать у вновь пришедших в МТС молодых людей любовь к труду, к машине, к своему предприятию, не было. Ведь здесь уже давно и крепко коллектив — 11—12 лет. Здесь уже давно и крепко традиции. Их, пожалуй после создания в Пожегушево МТС, никто не нарушал. Они стали законом, который выполняется всеми.

Поэтому, тут сказал Дьяконов, тут вместе с ним сказали и другие, что в Пожегушево с этим нет нужды здесь, где на каждом шагу — пример.

Здесь каждому новому, кто не хочет работать, кто не любит машину, кто не любит свой труд, кто не хочет быть членом коллектива, не дадут и не дают права работать в Пожегушево.

Вот почему, например, здесь, в Пожегушево, нет текучести кадров, нет нужды в постоянных поисках механизаторов.

Все это, конечно, не значит, что в Пожегушево все идеально, что здесь нет недостатков. Они есть, и руководство МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность знают о них, ищут пути их устранения.

Вот, например, вопрос о жилищных условиях. Механизаторы, работающие в Пожегушево, живут в Тихвине, в Ленинградской области, в Вологде, в Череповце, в Бабаеве, в Кириши. До Тихвина, например, 30 километров, до Вологды — 100 километров. Ежедневно возить механизаторов на работу и с работы — это не только большие расходы, но и большая потеря времени.

Руководство МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность решили создать в Пожегушево свой поселок. Начали строительство. Построили несколько домов. Но дальше дело не пошло. Не хватает средств, строительных материалов, рабочих рук.

Вопрос этот, конечно, не в компетенции руководства МТС. Но оно, как и другие, должно решать его, добиваться, чтобы поселок был построен.

Вопрос этот районного масштаба. Поэтому на семинаре механизаторов Пожегушевской МТС присутствовали руководители района, которые обещали помочь МТС в решении этого вопроса.

Семинар прошел, прибыли. Среди них руководящий помощь Минсельхоза РСФСР Ленинградской области, в основном стоят, то с наступлением весны, с началом полевых работ, их, как правило, не хватает, они пустуют, механизаторы заняты в полеводстве. Вот и приходится руководителям МТС заботиться о материальном поощрении механизаторов, чтобы они не уходили в другие хозяйства.

Но, как показал в минувшем году опыт Пожегушевской МТС, можно добиться и другого: механизаторы работают в мастерских круглый год, не испытывают текучести кадров.

Как это удалось? Прежде всего, благодаря тому, что руководство МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность сумели создать такие условия труда, быта, отдыха, которые привлекают людей, заставляют их работать с полной отдачей сил, творчески.

Вот, например, ремонтные мастерские. Они, как и в большинстве МТС, размещаются в старых, приспособленных помещениях. Но здесь, в Пожегушево, они выглядят иначе. Светлые, просторные, с хорошей вентиляцией, с отоплением, они радуют глаз. Рабочие места оборудованы всем необходимым, чтобы ремонт шел быстро, качественно. Здесь же, в мастерских, — комната отдыха, где можно почитать газеты, журналы, посмотреть телевизор, послушать радио.

В мастерских — постоянный медицинский пункт, где работает врач и медсестра. Они не только оказывают помощь при необходимости, но и проводят профилактические осмотры, беседы о здоровье.

Рядом с мастерскими — столовая, где механизаторы могут пообедать, не теряя времени на дорогу.

Все это, конечно, создает хорошие условия для труда, но не они являются основными в материальном стимулировании механизаторов. Главное — в оплате труда. Здесь применяется сдельно-премиальная система. Заработок механизатора зависит от выработки, от качества работы. Чем больше выработка, тем выше заработок. Но, чтобы получить премию, механизатор должен выполнить все требования, предъявляемые к качеству работы. Если, например, при ремонте трактора механизатор допустил брак, то он лишается премии. Если же он допустил брак по вине другого механизатора, то премии лишаются оба.

Такая система помогает механизаторам работать с полной отдачей сил, творчески.

Когда все это в мастерских, в поле, на ферме, механизаторы знают, что о них заботятся, что их труд ценят, — они привязываются к своему коллективу, к своему предприятию, к своему поселку.

Вот почему все меньше людей уходит из Пожегушевской МТС, все больше приходит. Текучесть кадров здесь сведена к минимуму.

Все это дало возможность МТС добиться успехов в выполнении производственных планов. Так, в 1967 году план по производству продукции был выполнен на 102,5 процента, по сравнению с 1966 годом производительность труда возросла на 10,5 процента, себестоимость продукции снизилась на 3,5 процента. Рентабельность составила 10,5 процента, вместо 6,5 процента по плану. Прибыль составила 1 миллион 200 тысяч рублей, вместо 600 тысяч по плану.

Коллектив МТС, партийная организация, профсоюзный комитет, комитет комсомола, общественность, руководство МТС не ограничиваются достигнутым. Они ищут новые пути, новые формы, чтобы еще больше улучшить условия труда, быта, отдыха механизаторов, еще больше повысить производительность труда, качество работы.

Недавно, например, здесь, в Пожегушево,