

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

О Р Г А Н
Тайгинского
ГК ВКП(б)
и горсовета,
Кемеровской
области

№ 154 (2074) 12 декабря 1946 года, четверг Цена 20 коп

У К А З

Президиума Верховного Совета РСФСР Об утверждении состава Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет РСФСР

На основании ст. ст. 36 и 37. Положения о выборах в Верховный Совет РСФСР*, утвердить Центральную Избирательную Комиссию по выборам в Верховный Совет РСФСР в составе следующих представителей общественных организаций и обществ трудящихся:

Председатель Центральной Избирательной Комиссии Тарасов Михаил Петрович — от Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов.

Заместитель председателя Центральной Избирательной Комиссии Волгин Вячеслав Петрович — от профессионального союза работников высшей школы и научных учреждений,

Секретарь Центральной Избирательной Комиссии Ларионов Алексей Николаевич — от профессионального союза работников политико-просветительных учреждений,

Члены Центральной Избирательной Комиссии:

Черноусов Борис Николаевич — от Московской коммунистической организации,

Попков Петр Сергеевич — от Ленинградской коммунистической организации,

Фадеев Александр Александрович — от союза советских писателей,

Захваткина Ираида Прокофьевна — от рабочих, служащих и инженеров ордена Ленина завода имени Дзержинского (г. Молотов),

Шелепин Александр Николаевич — от Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи,

Серенко Никита Васильевич — от колхозников колхоза "Страна Советов", Алтайского края,

Родимцев Александр Ильич — от Центрального Совета Общества Содействия Обороне и авиационно-химическому строительству СССР (Осоавиахим),

Гончаров Федор Прокофьевич — от колхозников колхоза "Комсомолец", Краснодарского края,

Прокошин Федор Сергеевич — от рабочих, служащих и инженеров Горьковского ордена Ленина, ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны 1-й степени автозавода имени Молотова,

Машков Петр Ксенофонтович — от рабочих, служащих и инженеров Сталинградского ордена Ленина, ордена Трудового Красного Знамени, ордена Отечественной войны 1-й степени тракторного завода,

Садриева Фаузия Садриевна — от колхозников колхоза "Кзылъя", Татарской АССР,

Ваганов Сабир Ахмедьянович — от Башкирской коммунистической организации.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР И. ВЛАСОВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР П. БАХМУРОВ.

Москва, 10 декабря 1946 года.

Подготовка к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик

Подготовка к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик с каждым днем принимает все более широкий размах. Во всех республиках уже образованы избирательные округа. В городах, поселках и селах РСФСР началось выдвижение кандидатов в состав Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет РСФСР. Президиум ВЦСПС выдвинул кандидатом в состав Центральной избирательной комиссии секретаря ВЦСПС тов. Тарасова Михаила Петровича.

Президиум Центрального комитета профессионального союза работников высшей школы и научных учреждений решил выдвинуть кандидата в состав Централь-

ной избирательной комиссии видного ученого и общественного деятеля, академика Вячеслава Петровича Волгина вице-президента Академии наук СССР.

Общее собрание колхозников селхозартели "Комсомолец", Краснодарского края, единодушно приняло решение выдвинуть кандидатом в состав Центральной избирательной комиссии председателя своего колхоза Федора Прокофьевича Гончарова.

Рабочие автозавода им. Молотова в г. Горьком выдвинули в состав Центральной избирательной комиссии лучшего стахановца слесаря колесного цеха автозавода Федора Сергеевича Прокошина.

(ТАСС).

Шире ряды соревнующихся в честь выборов в Верховный Совет РСФСР

Наперекор морозам

Несмотря на суровые морозы, машинисты паровозного депо Тайга, успешно выполняют зимний график движения поездов. В ночь на 11 декабря машинист т. Бойков на паровозе № 2664 привел поезд № 930 из Тайги на ст. Мариинск за 26 минут раньше графика. На этом же плече прекрасно провел поезд № 928 машинист т. Кабанов. На станцию назначения поезд прибыл на 20 минут раньше графика.

Строго по графику провел кузбасский поезд с крепежным лесом машинист т. Алексеев на участке Тайга — Юрга II.

А. Листаров.

Паровозный диспетчер.

Соревнуются на одну поездку

Борясь за выполнение своих обязательств в соревновании за достойную встречу дня выборов, лучшие кондукторы Тайгинского кондукторского резерва практикуют соревнования на одну поездку.

7 декабря главный кондуктор т. Арышев, заключив договор на одну поездку с диспетчером, машинистом и поездным мастером, отлично провел сборный поезд № 1402 от ст. Тайга до ст. Мариинск, прибыв на ст. назначения раньше расписания на 14.19 минут.

В этот же день главный кондуктор т. Баранов сопровождал пассажирский поезд № 6 от ст. Тайга до ст. Боготол — поезд шел с опозданием. Договор обеспечил слаженную работу поездного диспетчера, машиниста и главного кондуктора. Поезд по прибытию в Боготол нагнал опоздание на 40 минут. Диспетчер ст. Боготол гл. кондуктору т. Бранову объявил благодарность.

И. Толстин.

Секретарь партбюро кондукторского резерва.

ТРУДЯЩИЕСЯ ГОРОДА ГОТОВЯТСЯ К ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ РСФСР

Агитаторы вышли на участки

В вагонном депо развернулась деятельная подготовка к выборам в Верховный Совет РСФСР. Оборуется агитпункт, состав агитаторов пересмотрен. Всего агитаторов выделено 39 человек и все приступили к работе. 25 агитато-

ров проводят изучение Положения о выборах в Верховный Совет РСФСР* на участках среди населения. 14 агитаторов ведут работу в цехах депо. Проведено по несколько бесед. Хорошо

работают агитаторы т.т. Аникин, Петров, Бабушкин и др.

Заведующий агитколлективом т. Крюкова регулярно организует семинары и контролирует работу агитаторов.

Навстречу выборам в Верховный Совет республики

Цех механической централизации стрелок ст. Тайга является одним из важнейших на дистанции, прямо связанный с безопасностью движения поездов. Руководит цехом коммунист т. Козлов — старший электромеханик. Цех из месяца в месяц занимает одно из первых мест по дистанции связи. Чем обеспечивается успех цеха в работе? Прежде всего, хорошей подготовкой цеха к зиме. Как только закончилась водооткачка, т. Козлов со своим цехом перекочевался на подготовку порученных ему устройств для работы в зимних условиях. По хозяйски, с применением рабочей сметки, инициативы, без затраты государст-

венных средств, силами эксплуатационного штата, закончил в установленный срок, с хорошим качеством, ремонт устройств СЦБ. Свою производственную деятельность т. Козлов тесно увязывает с политико-массовой работой. Цех обеспечен наглядной агитацией, в виде лозунгов. Являясь агитатором на производстве, каждое утро, перед началом работы, проводит читки газет. Он уже закончил изучение Положения о выборах в Верховный Совет РСФСР* в своем коллективе. На отчетно-выборном партийном собрании т. Козлов избран членом партбюро.

Цех механической централиза-

ции, несмотря на прошедшие бураны и наступившие морозы, не допустил ни одного сбоя в движении поездов, но было бы неверным сказать, что в цехе все хорошо. Узким местом является нечеткая работа стрелочно-маневровой связи. В этом повинен мотор т. Белоусов. Он халатно относится к своим служебным обязанностям.

На основе развернувшегося соревнования за достойную встречу дня выборов в Верховный Совет РСФСР, коллектив цеха обязался успешно провести зиму 1946—47 годов.

Ф. Круз.

Ревизор дистанции связи.

В АГИТКОЛЛЕКТИВЕ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО ТАЙГА

Агитколлектив паровозного депо включился в работу по подготовке к выборам в советский парламент Российской Федерации. Началось оформление агитпункта при клубе им. В. И. Ленина. К дежурству в агитпункте, по опыту подготовки к выборам в Верховный Совет СССР, привлекаются

коммунисты — инвалиды труда. В депо проходит разъяснение Положения о выборах. Неплохо справляется с этой работой руководители агитколлективов т.т. Дембовский и Пасюков. Агитаторы проводят беседы, увязывая их с производственной работой цехов. Широко развернута массово-разъяснительная работа среди насе-

ления агитколлектив, которым руководит т. Хавкунов. На десятидневку вышли 30 агитаторов, они ознакомили население с докладом т. Жданова, провели беседы о Конституции СССР, приступили к разъяснению Положения. Агитаторы т.т. Гриневич, Ганжа, Чарогин, Неделас слезали по четыре выхода на свои железнодорож-

9 НОРМ ЗА СМЕНУ

Готовясь к выборам в Верховный Совет РСФСР, ремонтники цеха подъемки усиливают напряжение в труде. В ночь на 10 декабря котельщик т. Чикуров, работая на поставке и вальцовке жаровых труб, сменное задание выполнил на 906 проц., за смену заработал 399 руб. 99 коп.

В эту ночь высокопроизводительно работали слесари т.т. Ганжа П., Новиков, Григорьев, Морныш С., Черныш. Каждый из них выработал по норме и более норм.

М. Никифоров.

Нормировщик цеха подъемки.

Самоотверженный труд стахановцев смены № 1

В ночь на 11 декабря смена № 1, пункта технического осмотра, которой руководит сменный мастер т. Полторацкий, показала прекрасные результаты дружной, слаженной работы по отправлению поездов. Во всех парках смена обеспечила бесперебойную работу. Несмотря на ряд трудностей и низкую температуру, все поезда были отправлены точно по расписанию.

Особенно хорошо работали осмотришки-автоматчики т.т. Ложкин, Налетов, слесари-автоматчики т.т. Беляев и Исаев. Кроме слесарных работ и устранения других неисправностей подвижного состава, они за смену заменили более 30 воздухопроводителей

лей и произвели ревизию автогормозам у 10 вагонов. Самоотверженно работали слесари т.т. Плотинов, Коршиков и Болтовская. Несмотря на мороз, они произвели до 13 подъемов по смене подшипников. Стационарный смазчик т. Вавилова показала высокое мастерство в работе, заливая буквы горячей смазкой, выполняя обязанности за двоих.

Хорошо справились с работой слесари-автоматчики т.т. Лисавин, Каковин; слесари-рычажники т.т. Кулешов и Попов, слесари-автоматчики т.т. Банщикова и Самохина. Они, кроме своей работы, заменили 13 воздухопроводителей.

Н. Тяглый.

Нач. вагонного участка.



и увеличит грузооборот до 532 млрд тонно-километров — на 28% выше довоенного уровня

Советы молодым машинистам

НАН УХАЖИВАТЬ ЗА ПАРОВОЗОМ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Беседы машиниста-инструктора депо Тайга В. ЛОГВИНОВА.

Зимний период работы является самым сложным и ответственным для работы всех звеньев железнодорожного транспорта и, в частности, для ведущего звена — паровозного хозяйства.

Морозы, снегопады, метели и гололедица — постоянные спутники зимнего периода, создают ряд существенных затруднений в работе железных дорог. Нормальная и бесперебойная работа локомотива в зимнее время во многом зависит от качества подготовки паровоза к зиме, от знания Правил технической эксплуатации паровозных бригад и от добросовестного ухода за паровозом в процессе его эксплуатации. Вот на этих основных моментах я хочу в своей статье остановить внимание паровозных бригад.

Паровоз всегда должен быть технически исправным. На исправном паровозе никакие трудности зимы, как бы не был жесток мороз и свирепая выюга, не могут нарушить нормальной работы.

Подготовка паровоза к зиме, в основном, заключается в тщательном его отоплении, которое в свою очередь подразделяется на техническое и служебное отопление. К техническому отоплению относятся отопление всех частей паровоза и трубопроводов, которые подвергаются охлаждению и замерзанию.

К служебному отоплению относится отопление самой будки машиниста. Выполняя техническое отопление, трубки маслопроводов надо собрать в один пучок, а трубки обогрева поместить в середине, не допуская соприкосновения путем установки распорок, а затем обматывать войлоком и парусиной с закреплением шпагатом или мягкой проволокой с последующей окраской в темный цвет. В такой же последовательности происходит обмотка труб инжекторов и трубы острого пара, идущей к стокеру.

На корпуса прессаппаратов и обратных клапанов Натанга устанавливаются железные корпуса с прокладкой из кочмы и войлока. Отопление же кранов Эверласта производится посредством установки специальных кожухов.

Каждый машинист должен быть специалистом своего дела. Только при этом условии он может отлично руководить своей бригадой, успешно водить поезд в любой сибирский мороз. Только технически и политически грамотная паровозная бригада может преодолеть трудности зимнего времени. Искусство вождения поездов и ухода за паровозом, особенно в зимних условиях, приходит не само собой, оно завоевывается не

сразу, а в упорной и настойчивой учебе на паровозе, в доме техники и за книгой. Паровозная бригада должна глубоко изучить Правила технической эксплуатации, должностные инструкции, сигнализацию, инструкцию № 1507/ПТ по работе в зимних условиях и приказы МПС. Но надо сказать, что отдельные паровозные бригады нашего депо технической учебы не уделяют должного внимания.

Факты говорят за то, что большинство браков в работе паровозов допускают еще и по своему незнанию. По этой причине мы имеем случаи обрыва поездов. Есть у нас машинисты, которые не умеют правильно ухаживать за котлом в пути следования и при экипировках, тем самым выводят из строя котел, а «котел есть сердце паровоза, а с сердцем шутить нельзя» (Л. М. Казанович). Только лишь незнанием можно объяснить, что на паровозе серии Еа № 3720 машинист Зенков допустил обрыв 16-дюймовых труб у задней трубчатой решетки. Особое внимание нужно уделить уходу за котлом, как за основной, дорогостоящей частью паровоза. Эту истину должен знать каждый, в особенности молодой машинист.

При следовании паровоза в пути не нужно питать котел большими порциями воды, а еще одним питательным прибором, качать воду надо при хорошем огне и не следует качать при открытой шуровочной дверке. Во время стоянки паровоза зимой, помощник машиниста должен следить за тем, чтобы не допускать охлаждения топki, необходимо регулировать открытие клапанов поддувала, не допускать продолжительного открытия шуровочной дверки при забрасывании угля.

Чистка топki т. е. подрезка, производится только под личным наблюдением машиниста. Это правило, к сожалению, выполняется не всегда. Отдельные машинисты доверяют даже малоопытным помощникам производить подрезку самостоятельно. Перед подрезкой необходимо развести хороший огонь. Производить подрезку следует при давлении в котле не выше 8 атмосфер (на промежуточных станциях на 3-4 атмосферы ниже рабочего), при наличии воды в половину или в три четверти водомерного стекла. Нужно недопускать обильного доступа холодного воздуха, подрезать по секциям, начиная с передней части с последующим разведением хорошего огня. Надо взять за правило не допускать резких охлаждений и сквозняков на площадке колосниковой решетки.

Дымовую коробку чистить в первую очередь. После подрезки производить очистку зольника. Клапана поддувала и сифон при подрезке должны быть закрыты, одновременно необходимо закрыть двери и окна в будке машиниста. Антинакипин необходимо применять во всех пунктах набора воды. Не реже трех раз за поездку надо производить продувку котла. Это мероприятие — залог для чистого содержания стенок котла, а состояние котла — это зеркало, в котором отражается качество ухода за паровозом во время работы.

Основной причиной замораживания корпусов кранов продувки (эверластов) является скопление шлама на топочной раме в местах установки крана. Теплопередача от котловой воды к корпусу крана ухудшается и вода находящаяся в корпусе замерзает. Чтобы недопустить этого явления, необходимо через 30-40 минут производить кратковременную продувку. Цилиндровые краны должны быть открыты и цилиндры стоять на прогреве. Из главных воздушных резервуаров необходимо периодически спускать воду, которая может способствовать замораживанию тормозной магистрали. Пресс-масленка должна быть на прогреве, где также необходимо спускать конденсат и периодически прокачивать вручную для заполнения трубок маслопровода.

При смазывании движущегося и паросрабатывающего механизма необходимо в смазку добавлять керосина и фитиль держать слабее, чем это делается летом. Надо следить за подбивками паровозных и тендерных букс. Машинист Игнатков М. сжег тендерный подшипник только потому, что буксы отдал на откол кочевару, а сам не проследил за уходом. Необходимо следить еще и за тем, чтобы стенки тендерного бака не затягивало льдом. Крышки люков держать приоткрытыми и прогревать воду не допуская замерзания льда.

Товарищи паровозники! Родина требует быстро доставлять социалистической стройке все необходимое для завершения плана первого года четвертой сталинской пятилетки. Это значит, что мы должны водить поезд на высших скоростях, добиваясь высокого среднесуточного пробега паровоза. Долг каждого машиниста — в отличном состоянии содержать свой паровоз. Недопускать аварий и браков в работе, смело преодолевать зимние трудности.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Нет заботы о пассажирах

Министерство путей сообщения уделяет исключительное внимание вопросу пассажирских перевозок. Оно требует от руководителей вокзалов, станций, от паровозных депо и вагонных участков строгого выполнения приказов, направленных на улучшение обслуживания пассажиров.

Как же выполняют эти требования руководители предприятий нашего узла и отделения в целом? Исключительно плохо. Пригородный поезд № 101/102 настолько запущен, что не выдерживает никакой критики. У большинства вагонов двери, отопительные приборы пришли в негодность, окна заделаны досками и то не как следует. В вагонах холодно и грязно.

За техническое состояние поезда несет ответственность начальник вагонного участка т. Тяглый. Но эту ответственность он с себя снял и мер к наведению порядка не принимает. Ничего не предпринимает в части приведения поезда в культурный вид и начальник санитарного участка т. Андреева.

Исключительную безответственность к делу улучшения пассажирских перевозок проявляет начальник вокзала т. Соколов. Он не считает нужным заниматься вопросами контроля работы касс и дежурных по вокзалу.

За последнее время, благодаря неправильной регулировке диспетчеров, допускаются задержки пассажирских поездов на подходах. Дело дошло до того, что начинают держать на подходах скорые поезда. Особенно отличился в этом маневровый диспетчер т. Майков, дежурные по станции Шевченко и Путинцев. Однако это несколько не беспокоит начальника станции т. Илущенникова. Мирится с этими безобразиями и начальник отделения т. Кожевников. Прямые виновники задержки пассажирских поездов остаются незамеченными и не несут наказания.

Дальше такого положения с пассажирскими перевозками терпеть нельзя. Надо призвать к порядку тех, кто полирует приказ № 780/ПЗ и не проявляет заботы о советском пассажире.

А. Арешников.

Махинации контролера Зверева

На днях бригада электростанции, возглавляемая контролером Зверевым, изъела у гражданки Кукиной О. П. лампочку и абонементную книжку, обвинив последнюю в незаконном расходовании электроэнергии.

Казалось бы все хорошо, все законно, но когда пришлось обратиться на электростанцию с тем, чтобы уплатить деньги за перерасход установленной нормы электроэнергии и забрать электролампочку с абонементом, нам предъявили штраф в сумме 39 руб.

Штраф мы уплатили. И вот теперь остались в недоумении, куда же идут те деньги, которые бе-

рут с нас работники электростанции, якобы за незаконное расходование электроэнергии. Деньги идут в карман к контролеру Звереву. Как ни странно, но это факт. Я уплатил штраф 39 рублей, а Зверев удержался выписать мне квитанцию только на 29 рублей. Причем квитанции, которые выдает Зверев, ничего общего не имеют с денежными документами. Что написано на этом клочке бумаги, понять трудно. За то не трудно понять, что такие квитанции служат наживой для таких, как Зверев и ему подобных.

В. Чернышев.

ДЕЗОРГАНИЗАТОРЫ ПРОИЗВОДСТВА

Составитель ст. Тайга Усков и сценарист Ермаков потеряли всякое чувство ответственности за порученное дело. В трудную минуту эти разгильдяи подвели коллектив станций.

6 декабря, находясь на работе, Усков и Ермаков у проводника, сопровождавшего груз, «выключили» спирту, пообещав прицепить его вагон к первому отхо-

дящему поезду. Проводник не отказал. Поставив паровоз, Усков и Ермаков напились спирту до того, что не смогли больше работать. По их вине паровоз простоял около 2 часов. Была парализована работа станций.

Таким работникам не должно быть места на железнодорожном транспорте, они должны быть строго наказаны.

В Соколов.

Еще раз о домоуправе Мильто

9 ноября в квартире № 6 дома МПС № 154 вышла из строя печь. Об этом было заявлено домоуправляющему НКЧ т. Мильто. Домоуправляющий пообещал на утро прислать печника. Но печник не появился. И только после вторичной просьбы, т. Мильто прислал печника.

Разломав печь в квартире, печник Ботьев, не закончив работы ушел домой. Жильцы квартиры остались еще на одну ночь прозябать на морозе.

Когда же спросили домоуправляющего т. Мильто, будет ли отремонтирована печь на кухне, он ответил: «Это дело не мое, мое дело починить дверку печи или печь замазать»...

Спрашивается, кто же должен заниматься ремонтом квартир рабочих и служащих и до каких пор будут с пренебрежением относиться к руководители НКЧ-2 к жалобам и нуждам трудящихся?

П. Е. Романов.

Жилец дома МПС № 154.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«В работе паровозного депо необходим решительный перелом»

Под таким заголовком в нашей газете № 128 была помещена статья, в которой говорилось о серьезных недостатках работы паровозного депо в период подготовки к зиме.

Статья была обсуждена на заседании партбюро депо. Партбюро признало критику правильной и сообщило в редакцию, что отмеченные в статье недостатки устранены.

ИЗВЕЩЕНИЕ

12 декабря, в 8 часов вечера, в парткабинете горкома ВКП(б) для руководителей агитколлективов и зав. агитпунктами избирательных участков, будет прочитан инструктивный доклад на тему: «Поло-

жение о выборах в Верховный Совет РСФСР» и задачи агитаторов».

Отдел пропаганды и агитации горкома ВКП(б).

Ответственный редактор Т. ДЕМИДОВ.

Темы докладов и бесед в связи с выборами в Верховные Советы союзных и автономных республик

1. Конституция СССР — конституция победившего социализма.
2. Избирательная система в СССР — самая демократическая в мире.
3. Избирательный закон союзной и автономной республики.
4. Общественное и государственное устройство СССР.
5. Выполнение и перевыполнение пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства СССР — важнейшая задача советского народа.
6. Борьба Советского Союза за прочный и длительный демократический мир и безопасность.
7. Партия Ленина — Сталина — вдохновитель и организатор наших побед.
8. Основные права и обязанности граждан СССР.
9. Великий русский народ — выдающаяся нация и руководящая сила Советского Союза.
10. Дружба народов в советском многонациональном государстве.

ЛИТЕРАТУРА:

Сталин И. В. — Доклад о проекте Конституции СССР. Госполитиздат, 1945 г.
Сталин И. В. — О Великой отечественной войне Советского

Союза. Госполитиздат, 1945 г.

Сталин И. В. — Речь на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы 11 декабря 1937 г. Госполитиздат, 1945 г.

Сталин И. В. — Выступление на приеме в честь командующих войсками Красной Армии 24 мая 1945 г.

Сталин И. В. — Речь на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа г. Москвы 9 февраля 1946 г. Госполитиздат, 1946 г.

Ответы товарища Сталина И. В. на вопросы, заданные московским корреспондентом «Сандей Таймс» г-ном Александром Верт в своей записке на имя тов. Сталина от 17 сентября 1946 г.

Ответы товарища Сталина И. В. на вопросы президента американского агентства Юнионед Пресс г-на Хью Бейли, полученные 23 октября 1946 г.

Молотов В. М. — Речь на предвыборном собрании избирателей Молотовского избирательного округа г. Москвы 6 февраля 1946 г. Госполитиздат, 1946 г.

Молотов В. М. — Речь на сес-

сии Генеральной Ассамблеи Объединенных наций.

Наликин М. И. — «Могущество Советского государства». Госполитиздат, 1944 г.

Иданов А. А. — 29-я годовщина Великой Октябрьской Социалистической революции. Доклад на торжественном заседании Московского Совета 6 ноября 1946 г. Госполитиздат, 1946 г.

История Всесоюзной Коммунистической Партии (большевики). Краткий курс, гл. XII. Конституция СССР. Конституция союзных республик.

Обращение Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической Партии (большевики) ко всем избирателям. Госполитиздат, 1946 г.

Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946 — 1950 гг.

Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства союзных республик на 1946 — 1950 гг.

Положения о выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик.

(Культура и жизнь от 30 ноября 1946 г.)