

Сталинский путь

Орган Тайгинского ГК ВКП(б) и городского Совета депутатов
трудящихся, Кемеровской области

№ 119
(2799)
четверг
9
октября
1947 г.

Цена 20 коп.

Подготовка к выборам в местные Советы и задачи парторганизаций

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР на 21 декабря 1947 года назначены выборы в местные Советы депутатов трудящихся.

Прошлые выборы в местные Советы проводились в декабре 1939 года. Война помешала провести следующие выборы в сроки, установленные Конституцией.

Подготовка к предстоящим выборам начинается в обстановке могучего патристического подъема, когда весь советский народ, ведомый партией Ленина — Сталина, борется за быстрое восстановление и развитие народного хозяйства, за выполнение годовых производственных планов к 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

В прошедших избирательных кампаниях по выборам в Верховный Совет СССР и в Верховный Совет РСФСР партийные организации нашего города накопили богатый опыт организационной и агитационно-пропагандистской работы. Этот опыт необходимо сейчас всемерно использовать.

На днях бюро городского комитета партии утвердило мероприятия по подготовке к выборам в местные Советы. В мероприятиях определены цели и задачи партийных организаций по развертыванию всей подготовительной работы к предстоящим выборам.

Как и в прошлые избирательные кампании, избирательный участок будет являться центром всей агитационно-массовой работы среди избирателей. Здесь должны быть своевременно созданы и оборудованы агитпункты и широко развернута агитационная работа среди населения по месту их жительства. На участки должны быть направлены лучшие агитаторы. Нельзя допускать в этом деле повторения ошибок, имевших место в

прошлую избирательную кампанию, когда, например, в ряде первичных парторганизаций города агитационную работу среди населения пытались переложить на малоподготовленных агитаторов. Ныне этого быть не должно.

Партийные организации всю массово-политическую работу, связанную с подготовкой к выборам в местные Советы, должны тесно увязывать с борьбой за выполнение годовых планов к знаменательной дате — 30-й годовщине Великой Октябрьской революции. Важнейшей задачей агитаторов является разъяснение трудящимся великих принципов Сталинской Конституции, избирательной системы нашего государства, преимуществ советской демократии и ее превосходства над буржуазной демократией.

Размах агитационно-массовой работы в избирательной кампании будет в значительной мере определяться тем, насколько своевременно и серьезно партийные организации подберут кадры агитаторов, насколько квалифицированно и регулярно будут оказывать им помощь.

Все средства агитации и пропаганды необходимо сейчас направить на развертывание широкой массово-политической работы среди всех жителей города. Богатейший опыт политической работы в массах должен быть использован партийными организациями в избирательной кампании по выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

Нет сомнения в том, что подготовка к выборам в местные Советы еще выше поднимет политическую и производственную активность трудящихся нашего города, ознаменуется новыми успехами в борьбе за выполнение плана послевоенной сталинской пятилетки.

Получили „Паспорт готовности к зиме“

Свято выполняет взятые на себя обязательства в предоктябрьском социалистическом соревновании комсомольско-молодежная комплексная бригада цеха промывки паровозного депо Тайга, которой руководит т. Карельский. Коллектив бригады с каждым днем наращивает темпы по выпуску паровозов из ремонта.

В результате напряженного труда мастеровые бригады досрочно, 8 октября, завершили план ремонта паровозов первой декады, выпустив сверх нормы паровоз № 3714. В стахановской работе комсомольско-молодежной бригады большая заслуга т. Карельского. Он четко планирует работу бригады и правильно организует труд ма-

стеровых. Лучшими стахановцами бригады являются слесари Прилепов, Хлебников, Кокшаров, Пинчук. Каждый из них вырабатывает по две-три нормы за смену.

Вчера в торжественной обстановке коллективу бригады за отличную подготовку паровозов к работе в зимнее время и за образцовое состояние инструмента и рабочего места мастеровых заместителей начальника депо т. Зайцев вручил «Паспорт готовности к зиме».

В ответ на это мастеровые бригады дали слово работать еще производительнее и годовой план ремонта паровозов закончить к 30-й годовщине Великой Октябрьской.

М. Замятин.

2—3 нормы в смену

Передовые рабочие вагонного депо Тайга по боевому борются за выполнение взятых на себя обязательств в предоктябрьском соревновании. Применяя передовые методы труда, токарь Данилов, работая на заготовке буксовых болтов и муфт, сменное задание выполнил на 307 проц.

Высокопроизводительно поработали в эти сутки кузнец Коваленко, молотобоец Чирков и электросварщик Фатеев. Каждый из них выработал по две нормы за смену.

А. Шейнова.

Нормировщик вагонного депо.



Передовик социалистического соревнования на трассе 4-й очереди строительства Московского метрополитена имени Л. М. Кагановича проходчик Н. И. Ариин, систематически выполняющий до двух норм в смену.

Поезда доставили раньше графика

В Болотной стоял готовый к отправлению порожняковый маршрут № 1168.

— Как поеду? — осведомился перед отправлением в рейс машинист Горный.

— Напроход до ст. Анжерская, — последовал ответ диспетчера Рябковой.

— Воду состав без дополнительного набора воды, обязуюсь

досрочно доставить порожняк к месту погрузки угля, — заявил машинист.

Данное слово не разошлось с делом. Тов. Горный на ст. Анжерская прибыл на 40 минут раньше расписания, техническая скорость была перевыполнена на 3,5 км. в час.

Отличный рейс сделал в эти сутки машинист Романов В.

Угольный маршрут № 3927 из Мариинска до ст. Тайга он провел со скоростью „красной стрелы“, сэкономив в пути следования 32 минуты.

По-скоростному провел поезд № 1010 машинист Романов Н. Из Болотной до Тайги он нагнал в пути следования 32 минуты.

И. Аблогин.

Как я добиваюсь успеха в работе

Я хочу рассказать, как моя бригада добивается стопроцентного отправления поездов с нулевой утечкой.

Чтобы обнаружить все имеющиеся недостатки в работе автотормозов, я с группой слесарей-автоматчиков поезда встречаю с хода. Внимательно следим как прижимаются тормозные колодки к бандажам, нет ли на колесах ползунов, следим за выходом тормозного штока. Спрашиваю также машиниста была ли утечка воздуха. По информации машиниста и нашим наблюдениям я всегда имею представление о состоянии автотормозов в поезде. Исходя из этого, организую бригаду на устранение неисправностей.

Обработав состав, мы производим пробу тормозов своим краном машиниста. Проходи-

состав во время пробы тормозов, я особое внимание обращаю на соединительные рукава. Часто в соединении головок рукавов неправильно вставлены прокладные кольца — головки не лежат на ограничительной шпильке. В пути следования поезда такое состояние головок вызывает большую утечку воздуха из магистрали. Кроме того, частые случаи утечки воздуха бывают и из тормозных цилиндров, при осмотре на это я также обращаю внимание. Если замечаю рукава, которые потеряли эластичность, то немедленно заменяю их.

Заклинивание колесных пар вагонов приносит транспорту большой ущерб, а происходит оно в большинстве случаев от неисправности воздухораспределителей и двойных выпускных клапанов, от засоренности пы-

леулавливающих сеток, неправильной регулировки рычажных передач. Ни в коем случае нельзя включать порожний вагон на груженный режим. Чтобы избежать этого явления, я с особой бдительностью слежу за правильностью работы и ремонтом этих механизмов.

Избежать все это очень легко. Нужно только честно и добросовестно относиться к своим обязанностям. Я обязательно проверяю качество исполненной работы автоматчиками моей бригады, после чего выдаю машинисту справку о готовности тормозов. В этом году по моей вине не было ни одного случая брака в работе, а также срыва поездов с графика.

А. Третьякович.

Старший осмотрщик-автоматчик пункта техосмотра ст. Тайга.

О 25-летию шефства комсомола над Военно-Морским флотом СССР В Центральном комитете ВЛКСМ

16 октября 1922 года V съезд комсомола по указанию В. И. Ленина и И. В. Сталина принял решение о шефстве комсомола над Военно-Морским флотом СССР.

Центральный комитет ВЛКСМ в своем постановлении отметил большую работу, проделанную комсомольскими организациями за двадцать пять лет шефства над Военно-Морским флотом СССР. ЦК ВЛКСМ призвал всех комсомольцев и молодежь еще шире развернуть шефскую работу, содействовать дальнейшему росту и укреплению Военно-Морского флота СССР.

Обкомы, крайкомы, ЦК ВЛКСМ союзных республик обязаны развернуть среди комсомольской

молодежи широкую агитационно-пропагандистскую работу, рассказывая о роли Военно-Морского флота в Отечественной войне, о героических подвигах советских моряков, о том, какую большую заботу проявляют большевистская партия, советское правительство и лично товарищ Сталин об укреплении Военно-Морских сил нашей Родины.

ЦК ВЛКСМ предложил провести собрания в комсомольских организациях, сборы в пионерских дружинах и отрядах, посвященные 25-й годовщине шефства комсомола над Военно-Морским флотом СССР.

Предложено также провести встречи комсомольцев и моло-

дежи с моряками — участниками Великой Отечественной войны, воспитанниками Ленинско-Сталинского комсомола. В городах будут проведены собрания комсомольского актива с участием представителей военно-морских сил.

ЦК ВЛКСМ решил направить на Балтийский, Черноморский, Северный, Тихоокеанский флоты для празднования 25-й годовщины шефства комсомола над Военно-Морским флотом СССР делегации, в состав которых войдут комсомольские работники, молодые стахановцы промышленности, транспорта, сельского хозяйства, учащаяся молодежь, молодые ученые, работники искусства. ТАСС.

Советский Союз оказал помощь Египту медикаментами

В связи с эпидемией холеры, вспыхнувшей в Египте, египетское правительство обратилось к правительству Советского Союза с просьбой оказать

медицинскую помощь в борьбе с эпидемией.

Советское правительство, идя навстречу просьбе Египта, согласилось предоставить бесплат-

но в распоряжение египетского правительства миллион доз противохолерной вакцины для производства прививок египетскому населению. ТАСС.

Партийная жизнь

АГИТАТОРЫ РЕЗЕРВА
ВЫШЛИ НА УЧАСТКИ

Партийная организация кондукторского резерва пересмотрела состав агитаторов икрепила их по участкам для проведения бесед среди населения и на производстве.

Агитаторы приступили к работе. Такие как Леонова, Баранов, Медведкин, Борзых, Барышев и ряд других уже по несколько бесед провели в домах МПС. Они разъяснили населению Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о проведении выборов в краевые, областные, окружные и местные Советы депутатов трудящихся и значение предстоящих выборов. Провели беседы о проявлении заботы о трудящихся партией и советским правительством, беседы сопровождались чтением газетного материала.

Большое внимание в беседах агитаторы уделяют международным вопросам. Население было ознакомлено с выступлениями руководителей советской и украинской делегаций на заседаниях Генеральной Ассамблеи организации Объединенных наций т. т. Вышинского и Мануильского. Прочитано много статей из газеты «Правда» по международным вопросам.

В красном уголке резерва организовано дежурство агитаторов, которые с отдыхающими бригадами проводят беседы, читки газет. Каждый здесь может почитать свежие газеты и журналы. Помимо этого имеются музыкальные инструменты. Красный уголок оборудован так, что его посетители имеют полную возможность отдыхать культурно.

Лучшими агитаторами на производстве являются заведующая красным уголком Борисова, Гаевская, Рыбалко, Уланов, Царева.

И. Толстик.

Секретарь партбюро кондукторского резерва.



Окончив в начале Отечественной войны Московский станкоинструментальный институт имени И. В. Сталина, молодой инженер Ю. Б. Котляренко ушел на фронт. За боевые подвиги он был награжден тремя орденами. После демобилизации Ю. Б. Котляренко вернулся в стены родного института и, сдав экзамены, зачислен в аспирантуру.

На снимке: аспирант Ю. Б. Котляренко в измерительной лаборатории за работой.

Фото Б. Вельяшева.

Прессклише ТАСС.

СОВЕТЫ МОЛОДЫМ МАШИНИСТАМ

УХОД ЗА ПАРОВОЗОМ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Беседа машиниста-инструктора паровозного депо Тайга инженер-капитана тяги ЛОГВИНОВА В.

Особенно сложной и ответственной становится работа железнодорожного транспорта зимой, когда трудности, имеющие место в этот период, требуют от всех железнодорожников удвоенной энергии, исключительной организованности и сплоченности.

Передовые работники железнодорожного транспорта под руководством партии и правительства, противопоставив зимней стихии большевистскую сплоченность и организованность, творческую инициативу и высокое мастерство, доказали полную возможность нормальной работы железных дорог при любых условиях и трудностях, появившихся в зимний период. Сотни тысяч передовых железнодорожников и, прежде всего, паровозники показали замечательные образцы в работе, находчивость и знание техники, социалистическое отношение к труду и выполнение своего долга перед Родиной.

Исключительное внимание должно быть уделено вопросам подготовки кадров и обучению их практической работе в зимних условиях, в особенности молодых работников-первозников, не имеющих длительного стажа и опыта самостоятельной работы.

Молодым машинистам, помощникам и кочегарам, только начинающим работать, надо повседневно изучать и применять опыт передовых работников, которые при любых условиях умеют обеспечивать образцовое вождение поездов и заботливый, культурный уход за паровозом.

Вооружившись знаниями, каждый паровозник, вступая в зиму, не должен бояться трудностей и в борьбе с любыми затруднениями не обороняться, а решительно наступать на них и побеждать.

Безупречная работа паровоза в зимний период во многом зависит от качества подготовки самого паровоза, от знаний паровозными бригадами инструкций работы в зимний период и от добросовестного ухода за локомотивом в период его эксплуатации. Вот на этих основных моментах я хочу остановить внимание паровозных бригад.

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

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

К служебному отоплению относится отопление самой будки машиниста, т. е. навеска брезентов, застекление окон, обшивка потолка и стенок и восстановление парового отопления. Выполняя технический вид отопления, трубы маслопроводов

надо собрать в один пучок, а трубку прогрева поместить в середине пучка трубок маслопровода, не допуская соприкосновения путем установки распорок, а затем обмотать войлоком и парусиной с закреплением шпалатом или мягкой проводки с последующей окраской в темный цвет. В таком же порядке производится обмотка труб инжекторов и трубы острого пара, идущей к стокеру и от клапана Селлерса.



На корпусе прессмасленок и обратные клапаны Натана устанавливаются железные кожуха с прокладкой кочмы или войлока. Отопление кранов Эверластинга производится посредством установки специальных железных кожухов. Отопление деталей, подвергающихся замораживанию, — это есть мера, до некоторой степени только предохраняющая от замораживания. В основном сохранить любую деталь от замораживания можно лишь правильным, технически грамотным уходом за паровозом. А чтобы это выполнить, машинист должен быть специалистом своего дела, только при этом условии он сможет отлично руководить своей бригадой, успешно водить поезда в любой сибирский мороз. Только технически и политически грамотная бригада может преодолеть зимние трудности.

Искусство вождения поездов и ухода за паровозом, особенно в зимних условиях, не приходит само собой, оно завоевывается не сразу, а в упорной, настойчивой учебе на паровозе, в доме техники и за книгой.

Паровозная бригада должна глубоко изучить Правила технической эксплуатации, должностные инструкции, сигнализацию, инструкцию № 1507-ЦТ по работе в зимних условиях и приказы МПС. Все это в общем, несомненно, сказывается на ритмичном выполнении графика движения поездов и оборота паровоза, что является священной обязанностью каждого паровозника.

Особое внимание уделять котлу — это основная, дорогая стоящая часть паровоза и эту истину должен знать каждый, в особенности молодой машинист.

При следовании паровоза в пути не нужно питать котел большими порциями воды, да 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 при личном наблюдении машиниста. Это правило, к сожалению, выполняется не всегда. Отдельные машинисты, такие как Зуев, 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 атм. ниже рабочего) при наличии воды половину или три четверти водомерного стекла.

Нужно не допускать обильного допуска холодного воздуха, прокачивать колосники по секциям, начиная с передней части с последующим разведением хорошего огня. Надо взять за правило не допускать резких охлаждений и сквозняков на площади колосниковой решетки. Дымовую коробку необходимо чистить прежде подрезки и после подрезки производить очистку зольника. Клапаны 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.

Основной причиной замораживания корпусов кранов Эверластинга (продувных) является скопление плама на топочной раме в местах установки крана. Теплопередача от котловой воды к корпусу крана ухудшается и вода, находящаяся в корпусе крана, замерзает. Чтобы не допустить этого явления, необходимо через 30—40 минут производить кратковременную продувку в течение 2—3 секунд. При стоянках цилиндрические краны должны быть открытыми и цилиндры установить на прогрев с расчетом, чтобы из кранов выходил пар, а не конденсат.

С прессмасленки необходимо спустить воду и прокачать вручную, залив трубки маслопровода маслом. Поставить аппарат на прогрев, регулируя по выходу пара из выхлопной трубы и чтобы ладонь руки при прислонении к корпусу терпела.

При смазывании движущего и парораспределительного механизма необходимо в смазку добавлять керосин и фитили держать слабее, чем это делается летом. Надо следить за подбивкой паровозных и в особенности тендерных боек, где возможно их завертывание.

(Продолжение следует)

Письма в редакцию

Будет ли положен
конец волоките?

За время работы в ОРС'е отделения дороги мне пришлось переменить много должностей. Только за последние три месяца на меня дважды перемещали по должности. Из агента по закупке товаров перевели на заведующего бытовыми предприятиями.

Ну, думаю, сейчас дело пойдет. Однако преждевременными оказались мои намерения. Не успел я войти в колею, как поступило новое распоряжение. Руководителям ОРС'а почему-то захотелось, чтобы я обязательно пошел в периодический отпуск, хотя об этом не было никакого намека с моей стороны. Хорошо, пусть будет так. Согласно существующих правил, бухгалтерия должна была начислить отпускные. Но не тут-то было. Главный бухгалтер Ревреба не счел нужным выполнять приказ руководителей ОРС'а и в повелительном тоне заявил: «Отпускных вам выплачивать не буду, вы увольняетесь с работы».

В этот же день мне вручили обходную. И вот уже больше месяца я обиваю пороги, хожу из кабинета в кабинет, от начальника ОРС'а Паничкина к бухгалтеру Ревреба и обратно и никак не могу добиться толку. Меня не рассчитывают, не дают работы и, хуже того, лишили хлебной карточки.

Когда же будет конец этой бюрократической волоките и издевательств, которые чинят надо мной. Паничкин и Ревреба?

А. Кочергин.

Магазин № 103
закрывается раньше
времени

Магазин линОРС'а № 103 должен работать с 8 часов утра и до 6 часов вечера. Но заведующая магазином т. Кузьмина почему-то решила работать по своему собственному расписанию и закрывает магазин за час, а порой даже на много раньше положенного времени. Рабочие, кончая работу в 5 часов вечера, не могут попасть в магазин, чтобы выпить хлеб.

Интересно знать, когда магазин будет работать так, чтобы мастеровые по окончании работы могли бы захватить магазин работающим? Эту задачу следует решить начальнику торгового отдела линОРС'а т. Тарасенко и сделать для себя соответствующие выводы.

М. Никифоров.

Нормировщик паровозного депо.

Ответ: редактор Т. ДЕМИДОВ.

Тайгинской городской ветеринарии срочно требуются: счетовод-бухгалтер, рабочие, ветсанитары.

Оплата по соглашению. Обращаться в часы занятий по адресу: Пролетарский проспект № 58.

Издательству газеты «Сталинский путь» срочно требуются уборщицы, конюхи, ученики в печатный и наборный цехи. Обращаться в издательство в часы занятий.