

СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ

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

№ 48
(2285)
суббота
17
апреля
1948 г.

Цена 20 коп

НАСТОЙЧИВО БОРЬТЕСЬ ЗА УВЕЛИЧЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ

Тайгинцы в соревновании с увеличением оборота вагонов топкинцами обязались достичь в 1949 году запланированного на 1950 год уровня по перевозкам грузов. Справиться с этой задачей есть все возможности и условия, нужно только уметь использовать внутренние резервы.

Внутренние резервы — сильнейшее оружие в борьбе за ускорение темпов, за осуществление послевоенного пятилетнего плана в четыре года. Они неисчерпаемы, как живой родник. Важнейший резерв выполнения пятилетия транспорта в четыре года — ускорение оборота вагонов.

Как же используется на нашем отделении этот резерв? Крайне неудовлетворительно. Нормы простоя подвижного состава, как правило, не выполняются. Особенно неблагоприятно обстоят дело в этом отношении на ст. Тайга. На складе топлива, например, вагоны под выгрузкой простаивают в два раза больше, чем положено по норме. Фронт выгрузки не освещен. Люди в ночное время вынуждены работать с факелами. Такая обстановка пагубно сказывается на производительности труда грузчиков, следовательно и на обороте вагонов.

Однако это мало беспокоит помощника начальника отделения дороги по грузовой и коммерческой работе т. Садовского и начальника локомотивного отдела т. Улитина. Они смирились с фактами запущенности фронтов выгрузки, не призывают к порядку тех, кто несет ответственность за этот участок работы.

Немалая роль в борьбе за

увеличение оборота вагонов принадлежит технической конторе станции. Работники конторы обязаны строго следить за тем, чтобы не допускать случаев раз'единения вагонов от документов и наоборот. К сожалению на эту сторону дела работники конторы не обращают должного внимания.

Ничем иным, как только без ответственным отношением к порученному делу можно объяснить тот факт, когда начальник технической конторы тов. Аксенов не может назвать прямых виновников раз'единения документов от вагонов. А ведь за истекшие три месяца было допущено 29 случаев раз'единения.

Дальше с таким положением

мириться нельзя. Надо навести образцовый порядок на фронтах погрузки и выгрузки, призвать к порядку тех, кто препятствует увеличению оборота подвижного состава.

У нас на отделении есть немало примеров умелого использования внутренних резервов. Диспетчеры тт. Новиков, Раздобреев, Марковцев систематически организуют продвижение поездов «красными стрелами», ежедневно дают экономии до ста вагоно-часов. Задача заключается в том, чтобы опыт передовиков сделать достоянием всех железнодорожников, добиться резкого улучшения оборота вагонов.

Движенцы и грузовые работники, настойчиво боритесь за увеличение оборота вагонов! В ускорении оборота подвижного состава таится главный резерв досрочного выполнения пятилетки.

На стахановской вахте

За перевыполнение мартовской производственной программы коллективу вагонно-колесных мастерских, где начальником т. Чернега, вручено переходящее красное знамя горкома ВКП(б) и горисполкома. Получая это почетное знамя, колесники заверили горком ВКП(б) и горисполком, что они с честью справятся с обязательством, данным в письме железнодорожников товарищу Сталину.

Свое слово они подтверждают делом. За 10 дней апреля общий план выпуска колесных пар перевыполнен на 60 колес, а по замене бандажей — на 10, на 50 единиц перевыполнено задание по прессовым работам. Успешно производилась в первой декаде погрузка готовой продукции. Погружено сверх плана 8 платформ.

Впереди в соревновании по-прежнему идет смена № 3, перевыполнившая свои обязательства по всем производственным измерителям. Встав на предмайскую стахановскую вахту,

мастеровые смены решили месячный план ремонта колесных пар выполнить к 24 апреля и сверх задания отремонтировать до конца месяца 45 колесных пар. Инициаторами вахты явились бандажник Юрманов, токарь-карусельщик Ушаков и токарь-бандажник Москвитин. Каждый из них дал слово к 1 мая выработать 5 месячных норм.

Услышавший об этом пресовщик смены № 2 т. Бакланов, заявил:

— Я советовался со своей бригадой, с токарем — карусельщиком т. Фроловым и токарем-осевиком т. Шелеховым. — Мы решили закончить месячный план прессовых работ на 6 дней раньше срока и запрессовать сверх плана к международному празднику трудящихся — 1 мая 65 колесных пар. Стахановцев поддержал весь коллектив смены. Досрочно выполнить апрельский план выпуска колесных пар обязалась смена № 1.

Н. Ерофеев.

Движенцы и грузовые работники, настойчиво боритесь за увеличение оборота вагонов! В ускорении оборота подвижного состава таится главный резерв досрочного выполнения послевоенной пятилетки.

ПЯТИЛЕТКУ — В ЧЕТЫРЕ ГОДА!

Инициатива т. Давиденко

Включившись в предмайское социалистическое соревнование за выполнение пятилетнего плана в четыре года, лучший поездной вагонный мастер Тайгинского вагонного участка Давиденко З. на слете стахановцев Томской ж. д. взял на себя обязательство в честь 1 мая провести эстафетный поезд от ст. Анжерская до ст. Чулымская без сплошной заливки букс.

Выполняя обязательство, т. Давиденко на ст. Анжерская принял угольный маршрут № 3937 весом 1800 тонн, который доставил на ст. Чулымская не допустив грения букс. На ст. Чулымская т. Давиденко принял порожняк, который также был доставлен на ст. Тайга без единого случая грения букс. За эту поездку тов. Давиденко сэкономил 54 кг смазки.

Опыт стахановца — поездного вагонного мастера т. Давиденко должен найти горячий отклик среди поездных вагонных мастеров Тайгинского отделения дороги.

Л. Бычков.

Пом. начальника Тайгинского отделения дороги.

Равняйтесь на передовиков

В первом квартале 1948 года диспетчерский коллектив Тайгинского отделения дороги в сравнении с этим же периодом прошлого года добился лучших показателей по досрочному выполнению плана перевозок. Так, в первом квартале 1948 года угля вывезено на 25 проц. больше, чем в 1947 году, крепежного леса — на 23 проц., хлебных грузов — на 40 проц., оборот вагона увеличен на 10 проц., количество «красных стрел» увеличилось на 50 проц.

Добросовестно выполняют свои обязательства диспетчеры тт. Новиков, Раздобреев, Марковцев. «Красные стрелы» этих диспетчеров, следуя со средне-суточной скоростью 900—1000 км, дают экономии до 100 вагоно-часов. Эти диспетчеры хорошо организуют работу своих участков. Нет того дежурства, чтобы они не убрали груженные вагоны, чтобы не организовали «красные стрелы».

Дежурные по отделению тт. Тимофеев, Юшков, как си-

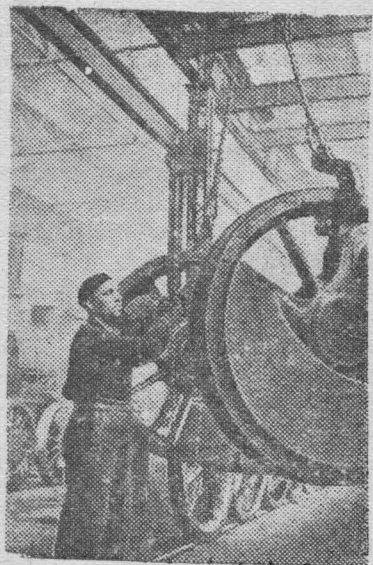
стема, перевыполняют свои обязательства. Так, за 10 дней апреля в смене т. Тимофеева общая погрузка составила 111 проц., угля — 119 проц., леса — 129 проц. У Юшкова общая погрузка — 104 проц., угля — 122 проц. Такие показатели сами не приходят, их добиваются упорной, продуманной работой.

Есть в коллективе диспетчеры, которые халатно относятся к своим обязанностям. Диспетчеры Арцишевский и Лебедев не организуют социалистическое соревнование, плохо работают со своими людьми. Такое отношение к делу дальше не может быть терпимо. Диспетчеры требуют от вас, тт. Арцишевский и Лебедев, хорошей работы.

Сейчас наш коллектив встал на предмайскую стахановскую вахту. Он примет все меры к тому, чтобы выполнить свои обязательства и к 1 мая выйти в число передовых по дороге.

С. Богоявленский.

Старший диспетчер отделения дороги.



Ленинградская железная дорога. Коллектив депо Ленинград-Сортировочная-Витебская, борясь за выполнение пятилетки в 4 года, двухмесячный план под'емочного ремонта паровозов выполнил на 125 процентов.

На снимке: один из лучших стахановцев депо токарь В. Д. Юшин, ежедневно выполняющий по две нормы, устанавливает колесную пару для обработки на колесно-бандажном станке.

НАШ ВКЛАД

Комсомольцы школы ФЗО-31 горячо откликнулись на призыв обкома ВЛКСМ о взятии шефства над стройкой Южно-Кузбасской ГРЭС.

10 апреля на комсомольском собрании обсудив статью, опубликованную в газете «Кузбасс» от 30 марта «Продолжать традиции Ленинско-Сталинского комсомола», комсомольцы школы решили изготовить мебель для строителей Южгузбасс-ГРЭС'а. Приняв решение комсомольцы тт. Чернышев, Савко, Сидоров выполнили его с честью — изготовили 10 табуреток.

В. Панфилов.

Секретарь комитета комсомола школы ФЗО-31.

С комсомольским задором

В нашей области начато строительство мощной теплоэлектростанции — Южно-Кузбасской ГРЭС. Ее значение в промышленном развитии бассейна огромно.

Учитывая важное значение Южгузбасс-ГРЭС, областной комитет комсомола решил организовать шефство комсомольских организаций области над строительством этой электростанции и объявил строительство Южгузбасс-ГРЭС ударной комсомольской стройкой.

Комсомольцы и молодежь Кузбасса, в том числе и молодые рабочие нашего паровозного депо горячо откликнулись на этот призыв. В цехах депо были вывешены написанные ровным красивым почерком ленточки, призывающие комсомольцев и молодежь депо принять самое

активное участие в ударной комсомольской стройке Южгузбасс-ГРЭС. Вскоре было подано семь заявлений комсомольцев с просьбой послать их на строительство этой электростанции, а через три дня в комитет поступило уже 37 таких заявлений.

Вот что пишет в своем заявлении комсомолец промыслового цеха депо Тайга т. Жариков: «Прошу послать меня на ударную комсомольскую стройку Южгузбасс-ГРЭС, так как я хочу быть в первых рядах строителей 4-й сталинской пятилетки. Я приложу все свои силы и с честью оправдаю доверие комсомольской организации депо». Вот заявление комсомолки под'емочного цеха т. Веретенниковой: «Прошу Тайгинский ГК ВЛКСМ послать меня на ударную комсомольскую строй-

ку Южгузбасс-ГРЭС. Я имею специальность электросварщика, работая на этой стройке, приложу все усилия к тому, чтобы ваше доверие оправдать с честью».

Комсомольцы и несоюзная молодежь нашего депо в неурочное время для строителей Южгузбасс-ГРЭС делают инструмент, культивентарь, собирают художественную литературу, делают посуду. Уже сделано и сдано в Тайгинский ГК ВЛКСМ 5 кувалд, 10 молотков, 10 топоров, 4 ведра, 3 таза, собрано и сдано 15 книг. Сейчас комсомольцы депо готовят электрооборудование.

Е. Благо.

Секретарь комитета ВЛКСМ паровозного депо.

Партийная жизнь

Плоды безответственности

Собрание актива городской парторганизации по вопросу обсуждения решений шестого пленума Кемеровского обкома ВКП(б) уделило большое внимание улучшению культурно-бытового обслуживания трудящихся города. Это не случайно. В этом вопросе большие пробелы особенно явственно заметны в работе парторганизации дистанции зданий и сооружений, где секретарем т. Федоров. Достаточно сказать, что план в первом квартале по капитальному ремонту и новому строительству жилищ по дистанции выполнен на 81 проц. И этой цифры руководство дистанции добилося путем «мобилизации внутренних резервов», т. е. организацией воскресников — факты опоздания соревнований. К этому надо добавить, что нередко рабочим давались обязательства, заготовленные в кабинете.

Все эти факты были известны т. Федорову, однако он не принимал необходимых мер к их устранению. И хуже этого, на партийном собрании по вопросу решения шестого пленума и собрания городского партактива он показал свою беспринципность. Собрание не подготовил и сам не подготовился, доклад его носил общий, расплывчатый характер. Оставив членов партбюро и себя, как секретаря, в стороне во всех грехах, обвинял начальника дистанции т. Потоило. Если в хозяйственных вопросах и виноват т. Потоило, то позвольте спросить: где же было партбюро, куда оно смотрело?

В плохой работе предприятия виноват т. Федоров. Выступающие на собрании коммунисты заявили, что он не требовательный, работает без плана,

коммунистов не учит, а только угрожает: «Я вот тебя проберу!». Партийно-политическая работа в загоне. К этому привело то, что т. Федоров терпеть не может критики и отучил от нее коммунистов. Где нет критики — падает дисциплина. Вот пример. Член партбюро т. Петров сам нарушает дисциплину и на это собрание явился только после приглашения.

Дисциплина в парторганизации развалена. 6 часов. Надо начинать собрание, а коммунистов явилось немногим более половины, кворума нет и т. Федоров рассылает гонимых во все концы искать коммунистов и даже сам побежал. В начале восьмого собрания началось, вскоре явился т. Мильто, а за ним т. Потоило.

Тов. Федоров отучил коммунистов от собраний, в течение последних девяти месяцев было проведено всего шесть собраний, причем все вопросы разбирались по рекомендации ГК ВКП(б). Никто иной, как т. Федоров, виноват в развале комсомольской работы. Настоял уволить секретаря комитета комсомола т. Антипову по сокращению штата.

Коммунисты на собрании резко критиковали партбюро и секретаря т. Федорова за развал партийно-политической работы в дистанции. Эту критику он воспринял болезненно, но признал, что она вполне справедлива и заверил коммунистов, что партбюро примет меры к неуклонному выполнению решений актива городской парторганизации.

Собрание приняло решения, обеспечивающие поднятие партийно-политической работы на уровень новых задач.

30-летие пожарной охраны

Завтра исполняется 30 лет Советской пожарной охраны. 18 апреля 1918 года В. И. Ленин подписал декрет Советского правительства об организации государственных мер борьбы с огнем.

Вместе с ростом нашей страны под руководством партии Ленина — Сталина росла и крепла Советская пожарная охрана. Она оснащалась механическими средствами пожаротушения, укреплялась квалифицированными кадрами.

Если царская пожарная охрана ориентировалась на практиков, не имеющих специальной подготовки, то в кадрах Советской пожарной охраны имеются тысячи инженеров, техников и работников, окончивших специальные пожарные школы.

Советская пожарная охрана в отличие от дореволюционной пожарной охраны служит интересам народа, строит свою работу на основе хозяйственно-политических задач нашей Родины. Правительство создало специальный орган по борьбе с пожарной опасностью в нашей стране — Государственный пожарный надзор.

Работники пожарной охраны г. Тайга глубоко осознали указание товарища Сталина по обеспечению выполнения грандиоз-

ного плана послевоенного восстановления и развития народного хозяйства нашей страны.

В основе нашей работы лежит пожарная профилактика, т. е. меры по предупреждению пожаров и загораний. Только за период 1948 года было проведено около 1000 профилактических обследований жилых домов, учреждений и предприятий города. Большое внимание уделено соблюдению противопожарных правил по учреждениям и предприятиям. Такие организации как заготзерно, комбинат строительных материалов и др. точно соблюдают все требования и указания пожарного надзора.

В нашем коллективе имеются бойцы, которые показывают образцы дисциплинированности, успешно овладевают техникой пожарного дела. К таким относятся рядовые бойцы тт. Денисюк А. Л., Григорьев П. Е., депутат городского Совета Малюхина Н. (телефонистка) и др.

Отмечая 30-летний юбилей Советской пожарной охраны, наш коллектив обязуется усилить бдительность, зорко стоять на своем посту, активно бороться с пожарной опасностью.

А. Дмитриев.

Зам. нач. по политчасти городской пожарной команды.



Севастополь. На улице Ленина восстановлено много зданий.

На снимке: дом № 41 по улице Ленина, недавно заселенный рабочими «Севастопольстроя».

С производственно-технической конференции

Мой метод экономии топлива

Известно, что при езде на большом клапане повышается мощность паровоза. При этом котел паровоза должен быть чистым, только при этом условии он может дать пар для развития мощности паровоза в 2200 лошадиных сил. Чтобы получить такую мощность, можно сжечь разное количество топлива. Все зависит от состояния котла, дымовытяжной системы, паровой машины и опыта отопления.

Мой паровоз ИС имеет следующие показатели. В январе экономия топлива составила 28281 кг, техническая скорость перевыполнена на 5 км в час. В феврале топлива сэкономлено 13335 кг, техническая скорость составляет 7 км/час сверх задания. Такие же показатели имею и в марте. За это время мой паровоз дал депо около 3000 рублей прибыли.

Эти результаты не пришли сами собой, они достигнуты благодаря проведению следующих мероприятий.

Во время ремонта, а также эксплуатации паровоза мы систематически продуваем трубы, это способствует повышению форсировки котла и перегреву пара (во время производства промычного ремонта я присутствую на промывке и слежу за полным выполнением инструкции по ремонту ЦТ).

Продувку котла производим как в пути следования (до 4 раз), так и во время экипировки в основном и обратном депо. Мне и бригаде хорошо известно, что антинакипин не уничтожает накипеобразующих солей, а реагирует выделением их в виде шлама. Этот шлам удаляется во время производства продувок. Продувки во время экипировки в основном и обратном депо мы производим более длительное время и воду из котла удаляем примерно на три четверти водомерного стекла. При этом вода обновляется и снижается содержание в ней растворимых солей, т. е. поддерживается нужное натронное число.

Антинакипином мы пользуемся регулярно по указаниям химлаборатории. Должен заметить также, что во время производства промычного ремонта стенки топки и камеры догорания должны тщательным образом очищаться от сажи, так как она в несколько раз хуже передает

тепло, чем даже накипь, но к сожалению эта работа не механизирована, а сметание сажи производится ручным способом и далеко неудовлетворительно.

Паровозный котел мы содержим чистым, у нас хорошая изоляция котла, исправный кожух, который плотно удерживает изоляцию и предохраняет ее от попадания наружному воздуху, сохраняет расход угля.

Очевидно, что при полном использовании мощности локомотива можно и нужно сокращать время хода, особенно на под'емах, для чего надо иметь высокую паропроизводительность. Изучая опыт лучших машинистов Коробкова, Блинова и других, я, как и они, ни одну поездку не оставляю без наблюдения приемов отопления и без последующего разбора проведенной поездки со своей бригадой. Это мероприятие позволяет разбираться в своих ошибках и наметить пути исправления.

Для того, чтобы добиться хорошей паропроизводительности, мы, во-первых, применяем комбинированный метод отопления: на места колосниковой решетки, куда стокер плохо подает уголь, заброску топлива производим вручную, ни в коем случае не допускаем завалов. Если же на площади горения образовывается черное пятно, в это место прекращается подача угля. При отоплении уголь обязательно моим.

При максимальной форсировке отопления, особенно на под'емах, процесс горения в топке происходит неустойчиво, иногда образуются прогары, что вызывает избыточное поступление воздуха в топку, а это вызывает механический унос мелких частей топлива, поэтому прогаров допускать ни в коем случае нельзя. В начале под'ема мы воду в котел почти не качаем и таким образом при низком уровне воды достигаем большой температуры перегрева пара. В конце же под'ема воду пополняем в котел, тем самым используется теплота арки и несгоревшего топлива.

Экономно получая пар, я в то же время стараюсь экономно его расходовать. Мой опыт экономии топлива доступен каждому и заключается он в том, что за машиной я ухаживаю по-ленински.

В. Николайчик.

Машинист паровоза № 604.

Письма в редакцию

Бездушное

отношение к детям

Городская средняя школа № 2 имеет около 800 человек учащихся, 90 процентов из них дети железнодорожников. Здание школы очень загрязненное и по той причине, что нет возможности достать извести. Я обращалась во многие учреждения и получала один ответ: «Извести нет». Последняя моя надежда была обратиться к начальнику отделения дороги т. Кузнецову, как к депутату городского Совета, избраннику народа.

«Дайте разрешение на отпуск извести, учащиеся школы задыхаются в грязи, многие из них дети железнодорожников». Но ответ последовал неожиданный: «Нет, не могу, пусть этим занимается горкомхоз, а я не обязан снабжать известью не транспортные школы, была бы она транспортной, а бы помог».

Тов. Кузнецов, нельзя же судить только по названию школы «городская» и не видеть в ней живых детей.

М. Фукс.

Зав. горОНО.

При покровительстве
Т. Соколова

Все изданные приказы Министратства путей сообщения направлены на улучшение обслуживания пассажиров, на упорядочение продажи билетов. Несмотря на требования этих приказов, начальник вокзала тов. Соколов в части обслуживания пассажиров до сего времени работу касс не перестроил.

Старшего билетного кассира т. Павлович освободил от исполнения прямых обязанностей. Она занялась обслуживанием пассажиров — компостировкой билетов в поездах. Это хорошее дело. Но нельзя же компостировку производить без наличия свободных мест. Павлович же это делает. Например, 10 апреля 1948 года, следуя с поездом № 55, компостировала билеты на поезд № 49 без наличия свободных мест в вагонах №№ 1, 2 и 3. При посадке на поезд № 49 пассажиры вынуждены были уезжать на подножках и переходных площадках.

До этого со стороны т. Павлович было ряд нарушений, которые начальник тов. Соколов стремился замазать. В настоящее время в кассе Павлович ничем не занимается, тарифные руководства запущены и по поступающим еборникам не исправляются. Когда же, наконец, руководство отделения дороги заставит нач. вокзала тов. Соколова заниматься работой вокзала и вести борьбу с бракоделами?

Берестень.

Билетный кассир вокзала.

За редактора Н. НЕФЕДОВ.

Гр-н Вагин Николай Иванович, проживающий г. Тайга, Рабочая 55, возбуждает дело о расторжении брака с гр-кой Вагиной Степанидой Аверьяновной, проживающей там же. Дело слушается в нарсуде г. Тайга.