

ТАЙГИНСКИЙ РАБОЧИЙ

Орган Тайгинского горкома КПСС
и городского Совета депутатов трудящихся Кемеровской области
№ 150 (3476) Пятница, 16 декабря 1955 г. Цена 15 коп.

За четкую, бесперебойную работу железных дорог

Начались морозы, снегопады и метели. Наступила зима—самая трудная, самая страшная пора в работе железнодорожников.

В зимних условиях, как известно, прекращается движение судов на речных путях, осложняется деятельность автомобильного транспорта. Вследствие этого зимой ещё более возрастают роль и значение железных дорог в перевозке грузов и пассажиров. Интересы народного хозяйства требуют, чтобы железнодорожный транспорт действовал сейчас особенно четко, без малейших заминок и перебоев.

Сообщения с мест показывают, что советские железнодорожники, как и все трудящиеся нашей страны, в эти дни все шире развёртывают социалистическое соревнование за достойную встречу XX съезда КПСС. Передовые коллективы, многие машинисты, их помощники и кочегары, составители поездов, работники сортировочных горков, кондукторы, сигнальщики и стрелочники, поездные вагонные мастера, осмотрщики и слесари по ремонту вагонов и автотормозов, путевые рабочие и обходчики, сотни и тысячи представителей других профессий на транспорте самоотверженно преодолевают зимние трудности, показывают высокие образцы труда.

Машинисты паровозного депо Сковородино Амурской дороги т. Антипов, Лунин, Степенко и другие в 35-градусную стужу водят поезда с более высокой скоростью, чем предусмотрено графиком. Локомотивные бригады депо Барабинск Омской дороги взяли в честь XX съезда партии довести ежесуточную выработку на каждый электровоз до двух миллионов тонно-километров. Борясь за выполнение этого обязательства, не только отдельные передовые машинисты, но многие бригады и целые локомотивные колонны добиваются высоких показателей. Бригады старших машинистов тт. Некрасова, Жукова, Алексеева и Шабанова довели суточную выработку на электровоз до 1,7—1,9 миллиона тонно-километров. На Дальневосточной дороге за первые дни декабря проведены сотни тяжеловесных поездов.

Таких примеров много. Участники состоявшегося на днях собрания молодых железнодорожников Московского узла обратились ко всем комсомольцам и молодежи железных дорог Советского Союза с письмом, в котором призвали ещё шире развернуть соревнование в честь XX съезда КПСС. Этот призыв находит горячий отклик среди молодых железнодорожников всей страны. Перенимая опыт старых кадровиков, молодые

работники транспорта учатся преодолевать зимние трудности, повышают своё мастерство.

У советских железнодорожников есть всё необходимое для того, чтобы в наступившую зиму образцово справиться с перевозками. За минувшее лето значительно усилилась техническая вооружённость транспорта, укрепилось его хозяйство. На ряде дорог вошли в строй сотни километров вторых путей. Произведены большие работы по реконструкции и капитальному ремонту пути. Увеличился парк машин и механизмов для защиты перегонов и станций от снежных заносов.

Успех дела теперь решают чёткость и слаженность в работе, умелое использование техники, готовность людей к преодолению трудностей. Сейчас было бы особенно опасно предаваться самоуспокоению, забывать о недостатках в работе железных дорог. Первые же зимние дни показали, что на ряде участков транспорта ещё не хватает организованности, умения быстро мобилизовать силы и средства для того, чтобы в любую метель, в самый сильный мороз обеспечить бесперебойное движение поездов.

На Ленинградском узле Октябрьской дороги, например, первая же сильная метель вызвала серьёзные осложнения в работе, которые не замедлили отрицательно сказаться на деятельности всей магистрали. Руководители узла и дороги запоздали принять необходимые меры, проявили беспечность и нераспорядительность. Первые снегопады вызвали затруднения и на Южно-Уральской дороге. Из-за несвоевременной очистки путей от снега здесь замедлилось формирование составов, участились случаи нарушения графика отправления поездов.

Железные дороги хотя и выполняют общий план перевозок, но отстают с погрузкой ряда важных народнохозяйственных грузов. Томская магистраль, в частности, задолжала многие тысячи тонн угля. Северная дорога не справляется с погрузкой леса. Невыполнение плана перевозок отдельных грузов, в том числе таких важных, как топливо, руда, лес,—серьёзнейший недостаток в работе железных дорог, с которым нельзя дальше мириться.

Выполнение плана перевозок во многом зависит от правильного распределения вагонов, от хода выгрузки и продвижения порожняка к пунктам массовой погрузки наиболее важных грузов. Между тем тысячи излишних вагонов находятся сейчас на дорогах Центра и Северо-Запада, а магистрали Урала, Сибири и Донбасса зачастую испытывают нехватку порожняка. Октябрьская,

Юго-Западная, Московско-Рязанская железные дороги нарушают нормы сдачи вагонов на другие магистрали. Эта негодная практика должна быть изжита.

Зимой необходимо особенно чётко организовать работу на подъездных путях промышленных предприятий. Важно добиться, чтобы погрузка и выгрузка производилась здесь непрерывно, круглые сутки, не прерываясь на ночь. Министерства и ведомства, местные партийные и советские органы должны сейчас больше уделять внимания внутрипромышленному транспорту, крепить слаженность между работниками подъездных путей и железных дорог, мобилизовать их на борьбу за сокращение простоя вагонов, за выполнение и перевыполнение плана перевозок.

Министерство путей сообщения и управления дорог, политотделы, партийные, профсоюзные и комсомольские организации транспорта призваны всемерно усилить живую организаторскую работу по обеспечению чёткой, бесперебойной деятельности всех участков транспорта в зимних условиях, повышению производительности труда и внедрению передового опыта, широкому развёртыванию соревнования железнодорожников за достойную встречу XX съезда КПСС. Главное—укрепить связи с массами, больше проявлять инициативы и оперативности, чётко прислушиваться к предложениям и критическим замечаниям передовиков и новаторов транспорта.

Зимой надо вдвойне и втройне заботиться о бытовых нуждах железнодорожников, о наведении образцового порядка в общежитиях, домах и комнатах отдыха локомотивных и поездных бригад, в столовых и буфетах, наладить доставку горячей пищи к месту работы и т. д. За пренебрежительное отношение к культурно-бытовым нуждам железнодорожников, за неправильные, канцелярско-бюрократические методы работы были недавно наказаны руководители управления и политотдела Московско-Киевской дороги. Это должно послужить серьёзным уроком для всех политотделов и хозяйственных руководителей дорог.

Работники железнодорожного транспорта накопили богатый опыт преодоления зимних трудностей. Нет сомнения в том, что, ещё шире развёртывая социалистическое соревнование в честь XX съезда Коммунистической партии, советские железнодорожники увеличат перевозки грузов для тяжёлой индустрии и всего народного хозяйства, повысят культуру обслуживания пассажиров.

(Передовая „Правды“ за 10 декабря 1955 г.)

Работники железнодорожного транспорта накопили богатый опыт преодоления зимних трудностей. Нет сомнения в том, что ещё шире развёртывая социалистическое соревнование в честь XX съезда Коммунистической партии, советские железнодорожники увеличат перевозки грузов для тяжёлой индустрии и всего народного хозяйства, повысят культуру обслуживания пассажиров.

(Из передовой „Правды“ за 10 декабря 1955 года)

Пребывание Н. А. Булганина и Н. С. Хрущёва в Индии

12 декабря Н. А. Булганин и Н. С. Хрущёв выехали на машинах из Дели в район города Сонепата, где расположена одна из баз осуществляемой правительством Индии «Программы общинного развития» индийской деревни.

Этот план, к реализации которого Индия приступила в 1952 году, рассчитан на преодоление вековой отсталости индийской деревни и на повышение жизненного уровня крестьянства Индии. В настоящее время программой общинного развития охвачены районы, насчитывающие в общей сложности свыше 30 миллионов крестьян. С 1953 года она была дополнена упрощённой программой, именуемой «Содействие национальному развитию». Обе программы в совокупности охватывают свыше 100 тысяч деревень, в населении более 68 миллионов человек (сельское население Индии—310 миллионов человек). Согласно наметкам второго пятилетнего плана этими двумя программами за пять лет должно быть охвачено всё сельское население Индии.

В ходе выполнения обеих программ освоено около 240 тысяч гектаров пустовавших земель, орошено 520 тысяч гектаров, построено 10 тысяч школ, 33 тысячи километров дорог, вырыто и отремонтировано 53 тысячи колодезь, организовано 22 тысячи кооперативных объединений.

Район Сонепата, в 56 километрах севернее Дели, относится к числу первых 55 районов страны, в которых в 1952 году началось выполнение программы общинного развития. Этот район охватывает 265 деревень с населением 300 тысяч человек.

На пути следования советских гостей от Дели до Сонепата их встречали и горячо приветствовали жители ближних деревень.

Главный министр штата Пенджаб П. Сачар и другие официальные лица прошли вместе с Н. С. Хрущёвым и Н. А. Булганиным по улицам деревни Бхатгаон, показали им школы, медицинские учреждения, кустарные мастерские, выставку кустарных изделий, делаянки, на которых демонстрируются лучшие методы посева сахарного тростника, пшеницы и других культур и методы ухода за ними.

В заключение осмотра была

показана выставка образцов разводимого в этом районе тяглового и молочного скота. Во время обхода деревни её пятидесятичное население с энтузиазмом приветствовало и забрасывало цветами советских руководителей. Крестьяне плотной толпой следовали за гостями, скандируя: «Индийцы и русские—братья». В поле за деревней была сооружена трибуна, у которой собралось несколько сот тысяч крестьян Пенджаба. После демонстрации пенджабской дружбы и других традиционных гимнастических упражнений народностей сикхов, населяющих Пенджаб, Н. С. Хрущёв обратился со словами приветствия к крестьянам. От колхозного крестьянства Советского Союза товарищ Хрущёв передал собравшимся—и через них всем крестьянам Индии—пожелание расцвета их духовных и материальных сил. Он подчеркнул, что путь, ведущий к материальному и духовному подъёму крестьянства, лежит через развитие машинного производства, через оснащение деревни машинами, и пожелал народу Индии успеха в этом деле.

Сотни тысяч присутствовавших бурными аплодисментами и возгласами приветствия проводили гостей, когда они направились в обратный путь в Дели.

После возвращения в Дели товарищи Булганин и Хрущёв посетили Премьер-Министра Республики Индии Джавахарлала Неру в его резиденции и имели с ним беседу.

Вечером 12 декабря Председатель Совета Министров СССР Н. А. Булганин и член Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёв устроили приём в Хайдебадском дворце в Дели.

На приёме присутствовало всего около тысячи гостей.

Во время приёма был дан концерт силами советских артистов, гостящих в Индии.

После концерта был дан обед. В конце обеда Н. А. Булганин провозгласил тост за Президента Республики Индии Раджендра Прасада. Президент Прасад провозгласил ответный тост за Председателя Президиума Верховного Совета СССР К. Е. Ворошилова. Оркестр исполнил Государственные гимны Индии и СССР.

Н. А. Булганин и Джавахарлал Неру обменялись речами. (ТАСС).

венных и частных предприятий Индии, а также павильоны 21 страны, которые принимают участие в выставке, в том числе павильоны Советского Союза, Китая, США, Англии, Германской Демократической Республики, Польши, Чехословакии, Румынии, Венгрии, Западной Германии, Японии, Бирмы и других стран.

(Окончание на 2-й стр.)

Пребывание Н. А. Булганина и Н. С. Хрущёва в Индии

(Окончание. Начало см. на 1 стр.)

После осмотра выставки Н. А. Булганин и Н. С. Хрущёв посетили радиостанцию Всендийского радио. В память о посещении станции Н. А. Булганину и Н. С. Хрущёву были преподнесены в подарок пластинки с записями речей Ганди и индийской музыки. 13 декабря вечером Председатель Совета Министров СССР Н. А. Булганин и член Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёв присутствовали на параде президентской гвардии, устроенном в их честь на площади перед дворцом «Раштрапати Бхаван». Во время парада были показаны конно-спортивные и военные упражнения. В заключение выступил большой военный оркестр.

В 20 часов 20 минут по местному времени во дворце Президента состоялось подписание Совместного заявления Председателя Совета Министров СССР Н. А. Булганина, члена Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёва и Премьер-министра Индии Джавахарлала Неру.

После этого Премьер-Министр

Индии Неру устроил в своей резиденции обед в честь Н. А. Булганина и Н. С. Хрущёва.

Во время обеда Н. А. Булганин, Н. С. Хрущёв и Дж. Неру обменялись тостами и приветствиями.

13 декабря Н. А. Булганин и Н. С. Хрущёв выступили по индийскому радио.

Председатель Совета Министров СССР Н. А. Булганин и член Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёв имели встречу с депутатами парламента Индии, членами парламентской ассоциации по развитию языка хинди. Эта ассоциация была организована в 1952 году с целью пропаганды языка хинди, который по конституции Индии является государственным языком страны. Членами ассоциации состоят почти все министры индийского правительства.

От имени членов ассоциации Н. А. Булганина и Н. С. Хрущёва приветствовал президент ассоциации Сетх Говинд Дас.

Поэт Майтли Шаран Гупта приветствовал советских гостей стихами.

Затем выступил Н. С. Хрущёв. (ТАСС).

Отъезд Н. А. Булганина и Н. С. Хрущёва из Индии в Афганистан

14 декабря утром Председатель Совета Министров СССР Н. А. Булганин и член Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёв отбыли из Индии в Афганистан.

На аэродроме их провожали Премьер-Министр Индии Дж. Неру, вице-президент Радхакришнан,

министры индийского правительства и другие официальные лица. Аэродром был украшен индийскими и советскими государственными флагами. Был выстроен почётный караул и исполнены Государственные гимны Индии и Советского Союза. (ТАСС).

Для строительства Братской ГЭС

Многие предприятия Южного Урала выполняют заказы строителей Братской ГЭС.

Десятки бульдозеров, скреперов, корчевателей, автогрейдеров уже отгрузили этой крупнейшей новостройке коллектив Челябинского завода имени Колущенко. Около 40 мощных гусеничных

машин дал новостройке тракторный завод.

Коллектив Копейского завода имени Кирова получил телеграмму строителей с просьбой изготовить центробежные насосы и запасные части к ним. Машиностроители досрочно отгрузили в Братск 10 центробежных насосов. (ТАСС).

За культуру на производстве

Развёртывая социалистическое соревнование за достойную встречу XX съезда Коммунистической партии Советского Союза, наш коллектив выполнил взятые на себя обязательства. Фабрика работает в счёт 1956 года.

Обсудив славный почин комсомольцев и молодёжи первого государственного подшипникового завода имени Кагановича, направленный на создание высокой производственной культуры и чистоты на промышленных предприятиях, наша молодёжь обязалась сделать свою фабрику образцовой.

Администрация фабрики, идя навстречу пожеланиям молодёжи, обязуется к 15 января заменить старые рабочие столы новыми и установить во всех цехах необходимое количество урн для сбора мусора. Мы уберём излишнее оборудование из цехов, тем самым создадим более благоприятные условия трудящимся.

Каждая работница обещает содержать в чистоте своё рабочее место. За чистотой и культурным содержанием производственных цехов будут следить комсомольско-молодёжные рейдовые бригады. Материалы рейдов будем помещать в стенной газете и сатирической колонке.

В мае будущего года на территории фабрики посадим новые деревья, разобьём цветники, отведём специальные места трудящимся для отдыха.

Осуществляя все эти мероприятия по наведению чистоты и порядка на производстве, мы имеем в виду, что это будет способствовать укреплению трудовой дисциплины и повышению производительности труда наших мастериц. Думаем, что нас поддержат коллективы всех промышленных предприятий Тайги.

Слово за вами, товарищи! В. СОЛОД, директор швейной фабрики № 16.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

На повестке дня—вопросы улучшения жилищного и культурно-бытового строительства

Вопросы улучшения жилищного и культурно-бытового строительства находятся в центре внимания нашей партии и правительства. Советское государство не жалеет средств на эти цели. Всюду, во всех уголках нашей страны, куда бы мы ни обратили свои взоры, видны леса новостроек. Возводятся жилые дома, школы, театры, клубы, больницы, детские сады, асфальтированные и другие культурно-бытовые учреждения.

8.586 тысяч рублей предусмотрено израсходовать на новое жилищное строительство в этом году у нас в городе. О том, как строители решают эту задачу, шла речь на состоявшемся на днях пленуме городского комитета партии. В докладе «Об итогах X пленума Кемеровского обкома КПСС» секретарь горкома партии т. Коваленко подробно охарактеризовал положение дел со строительством жилищ и культурно-бытовых предприятий в Тайге. Докладчик подчеркнул, что за годы пятой пятилетки для рабочих и служащих нашего города построено и введено в действие 6.644 квадратных метра жилья. Кроме того, рабочие и служащие при помощи советского государства построили 628 жилых домов с общей площадью 17.686 квадратных метров.

— Несмотря на это, — продолжает докладчик, — жилищное и культурно-бытовое строительство всё ещё ведётся крайне медленно и отстаёт от темпов роста промышленности. Планом на 1955 год предусматривалось ввести в эксплуатацию 5.395 квадратных метров новой жилой площади. Год на исходе, а план ввода в эксплуатацию жилья по существу сорван. За 11 месяцев текущего года введено жилой площади 2.472,7 квадратных метра. Первый участок дорестройтестра план выполнил на 74 процента, строительный поезд № 15 — на 33,8 процента, горкомхоз — на 100 процентов. По заводу строительных материалов не введено в строй ни одного квадратного метра жилья.

В ходе работы пленума выяснилось, что основной причиной отставания с выполнением плана ввода в эксплуатацию жилья явилась та неорганизованность и беспечность, которая царит всё ещё в строительных коллективах. Особенно много неполадок в этом деле наблюдается в строительном поезде № 15. Там многие рабочие из-за плохой организации труда и небеспечности материалами не выполняют норм выработки и зачастую просят помощи без дела. Когда заходит речь о таких порядках, руководители поезда и, в частности, тт. Павличенко и Зайцев начинают ссылаться на зимнюю стихию, на метели и морозы. Но ведь всем известно, что в этом году ещё не было сильных морозов и метелей. Вот насколько несерьёзно подходят к вопросам жилищного строительства ру-

С пленума городского комитета КПСС

ководители данного предприятия. Известно, что одним из главных условий успешного решения стоящих перед строителями задач является правильное использование техники. Надо сказать, что наши строительные организации неплохо снабжены техникой. Однако используется она из рук вон плохо. Руководители строительных организаций неоднократно подвергались критике за плохое использование техники, но выводов из критики не делают.

Полеский Пленум ЦК КПСС обратил особое внимание на организацию труда, на создание необходимых условий для рабочих, занятых на производстве. У нас же в строительных организациях мало обращают внимания на эти вопросы, своевременно не выдают наряды на сдельную работу. В строительном поезде, например, настолько бюрократили выдачу нарядов, что они проходят несколько инстанций и с большим опозданием попадают на руки рабочему. На стройках всё ещё слабо внедряется сдельно-прогрессивная и аккордная система оплаты труда.

Как в докладе, так и в прениях подчеркивалось неудовлетворительное качество строительства. Заместитель начальника отделения дороги по пути и строительству т. Гайбура сказал:

— В первом участке дорестройтестра имеются все возможности вести работы качественно и с соблюдением всех архитектурных требований. А что получается на деле? Имеющаяся на предприятии сушилка из-за плохой работы не обеспечивает объекты доброкачественным материалом. Мастерские вынуждены пускать в дело сырой лес. О каком качестве в таком случае может идти речь? Здесь же предпочитают ручной труд механическому, не соблюдают техники безопасности.

С трибуны пленума раздавались голоса упрека в адрес строительной конторы горкомхоза и исполкома городского Совета. Стройконтора не успела сдать в эксплуатацию помещение детского туберкулёзного санатория, как в прихожей сразу же провалился пол. Горисполком и его комиссия по приёму жилых зданий и культурно-бытовых объектов не предъявляет нужных требований строительным организациям, не использует своих прав по контролю за качеством строительства, нередко принимает здания с большими недоделками, особенно по благоустройству возле домов.

Партия и правительство требуют от строительных организаций рационально использовать государственные средства, бережно относиться к каждому советскому рублю. Как же выглядят наши строительные организации в свете этих требований? Участок дор-

стройтестра план по снижению себестоимости строительства за 11 месяцев этого года выполнил всего на 35 процентов, а строительный поезд № 15 допустил свыше двух миллионов рублей убытка.

Транспортный прокурор т. Грищенко, выступая в прениях, подверг резкой критике партийное бюро строительного поезда № 15 и его секретаря т. Рипша за запущенность и развал массово-политической работы среди строителей. Оратор отметил, что в запущенности воспитательной работы на строительных объектах во многом повинен и городской комитет партии. Он подчеркнул, что пора с этим кончать.

Значительное место в докладе и в выступлениях членов городского комитета партии занимали вопросы, связанные со строительством бытовых предприятий и электрификацией города. Председатель горисполкома т. Плячук и начальник электросилового хозяйства т. Хатынский критику, высказанную в их адрес, признали правильной и в свою очередь критиковали руководителей завода строительных материалов, швейной фабрики и других предприятий за беспечность и неразворотливость в области выполнения мероприятий по улучшению бытового обслуживания трудящихся города.

Начальник первого участка дорестройтестра т. Тетенчук справедливо заметил, что всё ещё неудовлетворительно работает склад материально-технического снабжения, возглавляемый т. Шущанниковой. Он привёл факты, подтверждающие сказанное. Начальник отделения дороги тов. Кузнецов, останавливаясь на вопросах неудовлетворительной работы строительных организаций, критиковал городской комитет партии и, в частности, промышленно-транспортный отдел за слабое руководство строительными организациями.

В конце своего доклада т. Коваленко сказал, что X пленум областного комитета партии обсудил вопрос о ходе выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР об организации производства копистелей, зерноуборочных комбайнов «Сталинец-6» на предприятиях Кемеровской области. Тов. Коваленко отметил, что в числе предприятий, занимающихся выполнением заказов для сельского хозяйства, находится и наше паровозное депо. Он подчеркнул далее, что паровозники не проявляют особой заботы в том смысле, чтобы в срок и высококачественно выполнить заказ. На 102 ступицы, изготовленные паровозным депо, от потребителя получена рекламация. Докладчик обратил внимание парткома депо на устранение вскрытых недостатков.

По обсужденным вопросам пленум принял соответствующие решения.

По следам неопубликованных писем

В письме, поступившем в редакцию, говорилось, что работник паровозного депо Банщиков, напившись пьяным, зашёл в крас-

ный уголок склада топлива и нарушал общественный порядок. Начальник паровозного депо т. Солянкин, которому письмо было послано для принятия мер,

сообщает, что с Банщиковым проведена беседа. Свою ошибку он признал и обещал в дальнейшем подобных случаев не допускать.

Т Р И Б У Н А
ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА

138.231 километр пробега между подьёмками

Известно, какое большое значение имеет борьба за увеличение межподъёмочного пробега паровозов. Это один из самых значительных резервов в использовании локомотивного парка. Увеличение межподъёмочного пробега сокращает время, отпущенное на ремонт паровозов, в результате чего увеличивается коэффициент их полезного действия и резко снижаются затраты средств, отпущенных на ремонт.

Пробег паровоза между подьёмками зависит прежде всего от проката бандажей локомотивных колёсных пар. Чем медленнее будет нарастать этот прокат, тем больше будет пробег паровоза между обточками.

Коллектив руководимого мной паровоза серии ИС № 20-343 выполнил почти двойную норму межподъёмочного пробега. Расскажу, как мы этого достигли.

Чтобы добиться высоких пробегов машины, необходимо систематически повышать уровень технических знаний, уметь применять их в практической работе, делиться опытом своих достижений с другими паровозными бригадами, добиваться того, чтобы каждая машина перекрывала норму пробега. Коллектив нашего паровоза умело применяет на практике опыт передовых машинистов нашей дороги тт. Горбунова, Кузнецова и Макарова.

Каждому понятно, что нарастание проката в основном зависит от того, насколько качественно был произведён предыдущий подьёмочный ремонт. Уход за паровозом в процессе эксплуатации имеет также большое значение на нарастание проката.

Расскажу по порядку, как мы с напарником т. Рева добиваемся самого минимального проката бандажей. Мы придаём серьёзное значение чистоте обточки колёсных пар во время нахождения машины на ремонте. На бандажах не должно быть крупных рисок, особенно на поверхности катания. Если просмотришь и допустишь хотя бы одну значительную риску, то появление проката начинается сразу же после двух-трёх поездов. Вместе с этим тщательно

контролирую выдержку всех размеров точно по шаблону, слежу за тем, чтобы высота гребня была бы на 1 мм. ниже альбомного размера. Это даёт возможность увеличить пробег на 10—15 тысяч километров.

Особое внимание уделяю тому, чтобы не было разницы в диаметрах всех сцепных колёсных пар паровоза по кругу катания. Если будет хотя бы малейшая разница, то это приведёт к частичному проскальзыванию бандажей и вызовет быстрое появление проката.

Вторым, не менее важным узлом является экипаж паровоза: буксы, буксовые клинья, рессорные подвешивания. При расточке буксового подшипника по бронзе слежу, чтобы ремонтники не завысили зазор между шейкой и подшипником, который должен быть от 0,5 до 0,75 мм. После расточки и прищипки по шейке и наплавки баббита подшипник следует расточить так, чтобы на нём остался слой баббита толщиной не более 1 мм. Завышенный зазор между шейкой и подшипником влечёт к расстройству буксового хозяйства и к обязательному нарастанию проката.

Боковые площадки букс, прилегающих к раме, должны быть строго параллельными. А буксовые клинья в обязательном порядке должны соответствовать всем альбомным размерам. Если будет допущена непараллельность букс или будут неправильно простроганы буксовые клинья по конусу, то может получиться большой зазор между буксой и рамой. А он опять же приведёт к проскальзыванию бандажей.

При производстве ремонта внимательно слежу за тем, чтобы все рессоры и балансиры стояли в горизонтальном положении. Валтики призм и ножи должны быть правильно закалены и соответствовать альбомным размерам.

Нельзя забывать, что при ремонте надо в обязательном порядке контролировать установку ведущей оси. Она должна быть строго перпендикулярна продольной оси рамы паровоза. Убедившись в нормальной установке её,

А. БЫЧКОВ,
старший машинист паровоза
ИС 20-343 депо Тайга.

проверяю расстояние между центрами осей всех сцепных колёсных пар, опять же придерживаясь альбомных размеров.

Кроме экипажа немаловажную роль в увеличении пробега паровоза между подьёмками играет паровая машина. При приёме от ремонтников этого узла я всегда уделяю внимание на то, чтобы величина вредных пространств строго соответствовала альбомному размеру, слежу за тем, чтобы правильно устанавливались золотники. От этого зависит многое. Если золотники будут установлены неправильно, нарушится порядок парораспределения, и в момент работы паровой машины периоды выпуска пара будут неодинаковы. При этом паровоз будет склонен к частичной пробуксовке, в результате которой тоже будет нарастать местный прокат. От неправильности работы золотников быстро расстраиваются экипаж и движущийся механизм паровоза. А это также приводит к нарастанию проката.

Надо обращать особое внимание на то, чтобы зазоры между пальцами кривошипов и втулками движущегося механизма не были завышены, чтобы центры осей колёсных пар точно совпадали с центрами дышловых подшипников (втулок). Это один из важнейших факторов, влияющих на повышение пробега паровоза.

Как бы хорошо не были выполнены ремонтные работы на предыдущей подьёмке, это не является конечным залогом повышения пробега. Основную роль играют паровозные бригады в период эксплуатации машины. Технически грамотно ухаживать за паровозом, своевременно крепить и смазывать детали — вот основная задача паровозных бригад. Мы регулярно, каждую поездку осматриваем все узлы и детали паровоза. Буксовые клинья подкрепляем через три-четыре поездки. Боковые клинья бронзовых вкладышей букс ведущей оси подкрепляем на промежуточном ремонте и один — два

раза между промывками. Крепление их производим на прямом участке пути при условии, когда паровоз постепенно останавливается сам, без помощи тормозов. Смазку деталей, подвергающихся трению, производим регулярно. Помощники машинистов Михаил Манехин и Виктор Поздrevатых при выходе паровоза из промывки запрессовывают жировой смазкой валики рессорного подвешивания, челюсти букс и разбежные шайбы. Маслёнки движущегося механизма запрессовываем твёрдой смазкой. Кроме того, в период каждой поездки три-четыре раза добавляем смазки в дышловый и кулисный механизмы. Поездные кочегары Алексей Кухта и Валентин Денекко регулярно и тщательно промазывают осевой смазкой все челюсти букс, ножи и призмы рессорного подвешивания.

Многое зависит в увеличении пробега и от нормальной работы песочницы. На нашем паровозе песочные трубы из-под первой колёсной пары перенесены под бегунок. Подача песка под бегунок предохраняет от износа паровозные бандажи. Известно, что песок — это маленькие частицы твёрдых каменных пород различных по форме, и при подаче песка под бандажи они вдавливаются в его поверхность, образуя небольшие вмятины. После обильного применения песка поверхность бандажа по кругу катания делается шероховатой. Такой бандаж быстро изнашивается, образуя прокат. Поэтому подача песка под бегунок предохраняет бандажи паровозных колёсных пар от износа. А бандаж бегунка, имея сравнительно небольшую нагрузку, быстрому изнашиванию не подвергается.

О пользе и вреде песка мне хорошо рассказал в личной беседе профессор-доктор технических наук, бывший заведующий кафедрой паровозного хозяйства Томского института инженеров транспорта Николай Иванович Карташов. Это было в 1936 году. Он был шефом нашего паровоза, на котором я начинал первые

годы своей работы машинистом. Профессор говорил, что песок нужно подавать под колёса своевременно, не давая паровозу буксовать. А если буксование началось, останавливать его надо перекрытием регулятора, а не подачей песка под бандажи. Нельзя допускать того, чтобы паровоз шёл без надобности по песку. Он прямо говорил, что лучше допустить два-три оборота буксования, чем 15—20 метров проехать по пропесоченному пути. Эти слова т. Карташова я никогда не забуду. Его совет всегда применяю на практике.

Большую роль в высоком пробеге паровоза играет также и техника вождения поездов. Нужно очень хорошо знать профиль пути и те места, где паровоз может начать буксование. Есть такие места, где даже не помогает своевременная подача песка. Тогда лучше заранее убавить выпуск пара, чтобы не допустить буксование. Нужно всегда использовать живую силу поезда, брать состав с ходу, плавно и уверенно. Тогда по любому подьёму поедешь без напряжения. При ведении поезда надо уделять максимум внимания на показание сигналов. Каждый машинист должен знать особенности своего паровоза, ухаживать за ним и любить его. От хорошего знания своей машины также зависит увеличение пробега. Это я знаю по собственному опыту. Работая на паровозах серии СУ, мы постепенно добивались увеличения пробега между подьёмками, который в конце концов довели до 156.000 км., а в 1952 году, когда перешли работать на паровозы серии ИС, мы сразу же в первый год довели пробег его до нормы. Во втором году довели его до ста тысяч километров. В настоящее время наша машина пробежала 138.231 км. после последнего подьёмочного ремонта.

Развёртывая социалистическое соревнование за достойную встречу XX съезда партии, бригады нашего локомотива обязались довести межподъёмочный пробег до 150 тысяч километров.

Книгу — в массы!

В разрешении всех задач, поставленных перед советским народом Коммунистической партией и правительством, огромная роль принадлежит книге, как одному из основных источников приобретения знаний. Книга — это лучшее средство распространения политических и научных знаний, коммунистического воспитания трудящихся. Книга прочно вошла в быт каждой семьи, каждого человека. Книгу у нас любят, берегут, уважают.

Широкое распространение получили в народе произведения классиков марксизма-ленинизма, общественно-политическая, научно-популярная и художественная литература.

Центром пропаганды книги в широкие массы трудящихся призваны быть культурно-просветительные учреждения, библиотеки. Пропагандируя политическую, историческую, техническую, художественную литературу, библиотеки помогают трудящимся осоз-

нать всё величие пути, пройденного советским народом под руководством Коммунистической партии, — славного пути побед и достижений.

Библиотеки рекомендуют читателям материалы о выполнении тружениками города и деревни производственных планов, книги о расцвете культуры в СССР, о достижениях в области науки, литературы и искусства.

Тайгинская городская массовая библиотека существует с 1939 года. В настоящее время в ней насчитывается 11.870 томов научно-популярной, политической, технической и художественной литературы. Ежегодно для приобретения литературы государством отпускаются средства в сумме 12 тысяч рублей. В этом году в городскую библиотеку поступило 1.146 томов политической, научно-популярной и художественной литературы.

Услугами нашей библиотеки сейчас пользуются 1.165 чита-

телей. Кроме того, от библиотеки работает более 10 передвижек, в которых насчитывается около 600 читателей. Очень хорошо ведут работу по обмену книг заведующая передвижкой лесхоза Гусенцова А.А., заведующая передвижной библиотекой водокачки Ян Мещерякова В.Н. Эти передвижки ежемесячно 25—26 числа производят обмен литературы. А передвижки на швейной фабрике (т. Орлова), в артели «Швейник» (т. Плотникова) обмен книг не производят совсем.

Как же наша библиотека пропагандирует книгу в массы?

Спрос на книгу у читателей разнообразный. Одни интересуются научно-популярной и технической литературой, другие — географической и т. д. Так, например, пенсионер Беляев П.А. прочитал книги «Георгий Седов» — Пинегина, «Из дневника кругосветного путешественника» — Гарина, «Путешествия капитана Гаттераса» — Ж. Верна и ряд других географических книг. Всего им прочитано более 30 книг.

Машинист паровозного депо

т. Казанцев В.Н. и помощник машиниста т. Васильев Ю.М. интересуются произведениями советских писателей. Им прочитано более 130 книг, в том числе: «Буря», «К новому берегу» — Ладиса, «Товарищи по оружию» — Симонова, «Балтийское небо» — Чуковского и ряд других.

Домохозяйки Волкова Г.Б., Бычарова, Рязанцева К.Ф. также читают большей частью произведения советских писателей. Читательница Бычарова выразила так:

— Я очень люблю читать книги советских писателей, героями которых является новый человек, человек социалистического общества. Эти произведения учат наш народ любить труд, глубоко уважать человека-труженика, воспитывают честность, мужество, благородство, упорство и настойчивость в достижении цели.

Нужно сказать, что в пропаганде книги у нас ещё много недостатков. Значительная часть литературы не читается, так как читатели недостаточно осведомлены о книгах, которые для них

могли бы представить большой интерес. В этом повинны мы, библиотекари. У нас нет рекомендательных списков литературы, не знакомим читателей с рекомендованными указателями. Плохо поставлено дело с проведением читательских конференций. В этом году не проведено ещё ни одной такой конференции. В библиотеке состоялась только встреча читателей со старейшими работниками города тт. Красиковым и Колесовым. А сейчас ведём подготовку к читательской конференции по книге М. Горького «Мать».

Для пропаганды книги делаем библиотечные плакаты и книжные выставки. Так уже оформлены плакаты «А. М. Горький», «Как закалялась сталь» — Н. Островского и другие.

Для нашей библиотеки недостаточно тех читателей, которые посещают её сейчас. Мы должны привлекать больше трудящихся к чтению книг, так как книги расширяют их кругозор, способствуют поднятию культурного уровня.

В. МЕЖИНА,
заведующая горблотекой.

Дельцы из „Заготзерно“

Часто в летний период можно было видеть автомашину ГАЗ № 30-44 в разных концах города и окрестных деревнях Яшкинского района. То она промчится нагруженная сеном, то дровами, то разобраным срубом дома или пиломатериалами. А то просто налегке, громыхая пустым кузовом, шныряет по улицам города в поисках груза.

Это машина Тайгинского пункта „Заготзерно“, а управлял ею тогда Николай Валетов.

— Лихач, — говорили о нём.

— Делец, — заявляли некоторые.

И это ему было присуще. Пошли куда-либо по служебным делам, Валетов не забудет завернуть налево. Слухи об этом доходили до руководства „Заготзерно“, но оно было не возмущено и не признавало действительности.

— Не правда это, сплетни, — заявлял директор пункта Григорий Федотович Гаврилов.

И в бухгалтерии этому не придавали значения. Валетов аккуратно получал и сдавал путевые листы. Их также аккуратно расценивали и подшивали в папки. Чувствуя, что шоферу не предъявляют претензий, он стал на путь обмана. Сделает рейс от Тайги до Таловки, завернёт налево, а в путевом листе эдак километра пять, а то и больше припишет лишку. Здесь же сделает пометку „из-за плохой дороги пробоксовал 2 или 3 часа“. И так систематически. Но всё сходило с рук. О бензине Валетов не горевал. Когда угодно, сколько захотел, столько и заливал его в машину.

Но вдруг над Валетовым нависла гроза. Попался он однажды как кур во щи. „Прозрел“, наконец, Григорий Федотович и стал писать на шофера приказ. В нём отмечалась и антигосударственная практика использования автомашин и воровство... то бишь недостача 500 штук кирпича, которые вывозил Валетов с кирпичного завода для нужд „Заготзерно“ и многое, многое другое.

Но, надо заметить, что в практике некоторых хозяйственников есть „но“... Так случилось и у Гаврилова.

„За всё вышеизложенное, — пишет он в приказе, — шофёр Валетов заслуживает передачи материалов в суд“...

Здесь рука у Григория Федотовича дрогнула.

— Следует ли? — подумал он.

Отдай его под суд, а он возьмёт да и...

Григорий Федотович на миг закрыл глаза и перед ним пронеслись все „тайные“ события совместных „похождений“. Вот „магарыч“ за отвод участка для сенокоса, с которого в первую

очередь ему было привезено сено, и „чайхана“ на квартире у колхозника Коновалова в Бобровке, о которой так некстати проболтался, будучи под хмелем, Валетов, и... Здесь-то и возникло „но“.

„Но... учитывая, — пишет дальше Гаврилов, — безаварийную работу и т. д. и т. п. Как из рога изобилия, так и из под пера у Гаврилова сыпались хвалебные слова. И наконец, приказываю: „шоферу Валетову объявить строгий выговор. Бухгалтерии удержать с Валетова стоимость 500 штук кирпича“.

На этом была поставлена точка. Забыл здесь Григорий Федотович, что только из-за нерационального использования автомашин не вывезено было своевременно сено, которого немало погнило, невывезенным остался и лесоматериал, не заготовлены дрова и т. д. Есть и другие дела, на которые в „Заготзерно“ не обращается нужного внимания. Было время, когда работники охраны стояли на постах по суткам и более без перерыва, а оплату за это получали в одинарном размере. За четыре летних месяца сверхурочных часов по охране насчитывается более полутора тысяч. Однако Гаврилова за это никто не спрашивал.

Читатель может задать вопрос. А что в „Заготзерно“ нет сил поправить Гаврилова? Есть же там, наверно, партийная организация, секретарь?

Есть! Есть и партийная организация, есть и секретарь её т. Платицына. Но дело в том, что этот секретарь оказался не на высоте своего положения. Потеряла Платицына моральное право нести такое почётное звание. У неё, так сказать, рыльце в пушку. Об этом знают, но вслух, в глаза страшатся сказать. Обидеть бояться. А сказать стоит. Платицына выпивает. И выпивает не одна. В этом не раз принимали участие и кассир Пирогова (она же секретарь комсомольской организации), и шофёр Валетов. И нигде-нибудь, а в помещении конторы „Заготзерно“, в комнате уборщицы Кузьминой.

Вот почему здесь сор из избы не выносятся. А финал всего этого таков. Валетов в августе транжирил 83 килограмма бензина, в сентябре — 127 и в октябре — изрядное количество. За кирпич он до сих пор не рассчитался и вряд ли рассчитается. По милости Гаврилова этот делец так и не предстал для ответа там, где ему следовало бы предстать. Пенаканными остаются и Гаврилов, и другие дельцы из „Заготзерно“. Этому должен быть конец и чем скорее, тем лучше.

С. АЛЕКСАНДРОВ.

Редактор Т.А. ДЕМИДОВ.

СОБЛЮДАЙТЕ ПРАВИЛА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРИБОРОВ ОТОПЛЕНИЯ!

Граждане!

Из анализа причин возникновения пожаров известно, что большинство пожаров возникает от неисправности отопительных приборов, электроосвещения и неосторожного обращения с огнём.

Для того, чтобы предупредить пожары от печного отопления, необходимо соблюдать следующие правила:

Устраивать печи в строгом соответствии с противопожарными правилами. Самым главным при кладке печей является устройство достаточных разделок междугораемыми частями здания и внутренними стенками толщиной в 38 см, а для производственных печей — 50 см.

Нужно следить, чтобы в стенках печей и дымоходов не было трещин. На деревянном полу перед топкой двери должен быть прибит металлический лист размером 50х70 см.

Печь должна иметь исправные дверцы. Нельзя оставлять топящуюся печь без присмотра, накапливать около печи, перед топкой, на печи, между печью и стеной горючие материалы и предметы.

Не следует продолжительное время топить печь, так как чрезмерное нагревание стенок вызывает появление трещин.

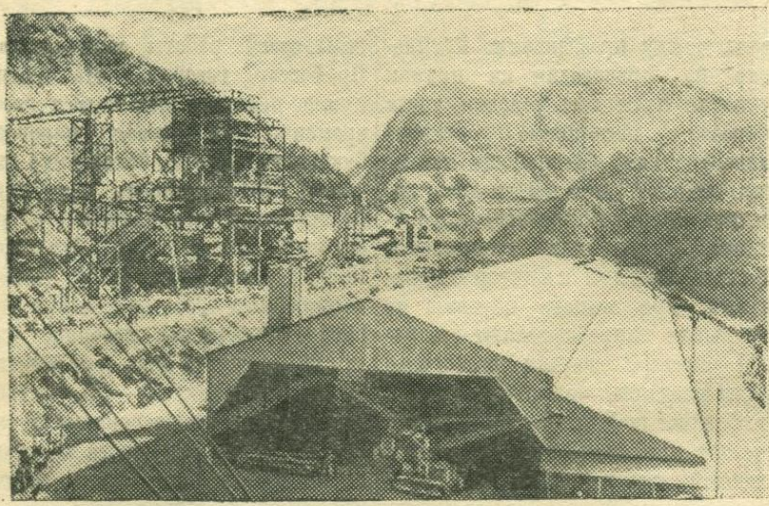
Очистка дымоходов от сажи должна производиться в течение всего отопительного сезона:

а) для комнатных печей не реже одного раза в 2 месяца;

б) для специальных печей (хлебопекарни, бани, прачечные, столовые) не реже двух раз в месяц.

Установка временных железных печей без согласования с органами госпожнадзора воспрещается.

Гортитопография принимает заказы на изготовление бланочной и книжной продукции, как из бумаги заказчика, а также и из бумаги типографии.



Индия. В живописных ущельях отрогов Гималаев развернулось строительство плотин и электростанций Бхакра-Нангал.

На снимке: один из участков сооружения плотины. Слева — бетонный завод.

Фотохроника ТАСС.

У КАРТЫ МИРА

Наш дружественный сосед на юге

На протяжении 2.000 километров наша Родина граничит на юге с обширной горной страной — Афганистаном. Находясь почти точно в центре Азии, Афганистан расположен на перекрестке важнейших путей, ведущих с запада на восток — в Среднюю Азию и Китай и с севера на юг — к берегам Индийского океана. С давних времён географическое положение Афганистана превращало его в своеобразный коридор, в который устремлялись иноземные завоеватели. До сих пор где-нибудь в Гератском оазисе можно услышать из уст древнего пастуха-афганца рассказ о битвах с легионами Искандера (т. е. Александра Македонского) или персидской конницей Надир-шаха. Но ещё чаще 13-миллионный афганский народ вспоминает о том, сколько крови было пролито его сынами в длившейся 81 год (с 1838 по 1919 гг.) борьбе за независимость, которую вела их страна против войск Англии. Это была поистине героическая борьба. В 1919 году она увенчалась успехом, а афганский народ на основании соглашения о перемирии с Англией добился независимости. Первым правительством, признавшим Афганистан суверенным государством, было правительство РСФСР.

Афганистан — конституционная монархия (конституция была обнародована в 1931 году). Главой государства является король. Он назначает премьер-министра, членов правительства и главнокомандующего вооружёнными силами, объявляет войну, заключает мир, подписывает договоры. Для разрешения особо важных государственных вопросов в Афганистане король время от времени созывает так называемую „Большую Джиргу“, состоящую из представителей племен (чаще всего их вождей), членов парламента и членов правительства. Парламент состоит из двух палат — Народного Совета, избираемого на три года, и Сената, члены которого назначаются королём.

Основной экономики Афганистана является сельское хозяйство. Однако обрабатываемые земли в стране составляют лишь 3 процента общей площади. Земледельцы сеют, главным образом, пшеницу, ячмень, чечевицу, рис, просо, кукурузу. Выращиваются также хлопчат, табак, кунжут, лён, сахарная свёкла.

Важное место в сельском хозяйстве Афганистана занимает скотоводство. Разводят в Афганистане главным образом овец и коз, причем особенно широко развито каракулевое овцеводство, продукция которого (до 2 млн. шкурок в год) составляет основную статью афганского экспорта. Афганистан экспортирует также значительное количество шерсти, хлопка и сухих фруктов.

Промышленность в Афганистане развита весьма слабо. Это вид-

но хотя бы уже из того, что из общего населения страны в 13 миллионов человек число наёмных рабочих во всех отраслях промышленности составляет около 30.000 человек. В Афганистане имеется небольшое число мелких текстильных фабрик, предприятий по производству строительных материалов, сахарных заводов и заводов по переработке фруктов. Значительную роль в экономике Афганистана играет кустарное производство и, в частности, производство знаменитых афганских ковров. В Афганистане совсем нет железных дорог. Основные транспортные средства — автомашины, верблюды и ослы.

В то же время Афганистан располагает многими природными ресурсами, необходимыми для развития промышленности. В стране имеются залежи железной руды, угля, медной руды и руды некоторых других цветных металлов. В северных районах Афганистана обнаружены нефтяные месторождения, имеющие промышленное значение.

Большую часть своих потребностей в промышленных товарах Афганистан удовлетворяет путём ввоза их из других стран. Большое значение для Афганистана имеет торговля с Советским Союзом. С 1950 года советско-афганская торговля увеличилась более чем в четыре раза. Советский Союз поставляет Афганистану промышленное оборудование, автомашины, химикаты, нефтепродукты, хлопчатобумажные ткани, медикаменты, сахар и в обмен за это получает хлопок, шерсть, кожи и некоторые другие товары.

Советский Союз оказывает Афганистану техническую помощь в деле промышленного развития. При помощи советских специалистов в этой стране построен асфальто-бетонный завод, элеватор, мельница и некоторые другие предприятия.

Представители Афганистана высоко ценят эту техническую помощь Советского Союза. Афганский посол в Египте Салах-уддин Сельджуки, выступая перед представителями иностранной печати, дал отпор попыткам исказить подлинный характер афганско-советских отношений. Он подчеркнул, что эти отношения регулируются соглашениями, которые заключены во „взаимных интересах экономического развития“ и „не являются вмешательством во внутренние дела Афганистана, не задевают суверенитета страны.“

Всё более прочными становятся связи между афганским и советским народами в области культуры и науки. Налажено, в частности, сотрудничество обеих стран в борьбе против сельскохозяйственных вредителей и в защите растений.

Развиваются связи Афганистана с недавно добившимися независимости государствами Южной и

Юго-Восточной Азии, в первую очередь с такими, как Республика Индия, Бирманский Союз, Республика Индонезия. Участвуя в недавней Конференции стран Азии и Африки в Бандунге, Афганистан официально присоединился к числу тех трёх десятков государств, которые приняли декларацию, подчёркивающую важность пяти принципов мирного сосуществования стран и народов.

Афганистан, неуклонно следуя политике мира и нейтралитета, отказался от участия в военных блоках, вроде СЕАТО (договора об „обороне“ Юго-Восточной Азии) и багдадского пакта. Это, однако, не устраивает представителей тех кругов на Западе, которые стараются втянуть нейтральный Афганистан в различные военные блоки и помышляют о создании на его территории военных баз.

Официально причиной спора между Афганистаном и Пакистаном является проблема Пуштунистана (северо-западный район Западного Пакистана, населённый родственными афганцам племенами патанов). Пакистанское правительство при поддержке извне отказывается обсуждать с правительством Афганистана и представителями патанских племён вопрос о признании за патанами права на самоопределение и автономии. Пакистанские власти в связи с обострением спора из-за Пуштунистана запретили транзитные перевозки через территорию Пакистана товаров, идущих в Афганистан или из Афганистана.

Искусственно раздут и афган-иранский спор относительно использования вод реки Гильменд, протекающей как по афганской, так и по иранской территории. Был момент, когда соглашение по этому вопросу было достигнуто и оставалось лишь зафиксировать его в соответствующем документе. Но Иран неожиданно выдвинул новые требования, и переговоры были сорваны.

Осложнения в отношениях между Афганистаном и такими его соседями, как Пакистан и Иран, выгодны лишь врагам мира и противостоят интересам этих стран и их народов.

Все народы, особенно народы соседних стран, заинтересованы в мирных отношениях, писала недавно афганская газета „Ислах“.

Дальнейшему развитию этих отношений добрососедства и дружбы, несомненно, послужит предстоящая поездка в Афганистан Председателя Совета Министров СССР Н. А. Булганина и члена Президиума Верховного Совета СССР Н. С. Хрущёва. Этот визит ещё раз продемонстрирует перед всем миром неопровержимость великого ленинского указания о возможности мирного сосуществования государств с различными социальными укладами.

М. ПАВЛОВ.

Рост тракторного парка в КНДР

Как сообщает Центральное телеграфное агентство Кореи, машиннопрокатные станции республики в настоящее время имеют

в несколько раз больше тракторов, чем в конце прошлого года.

По имеющимся данным, в этом году тракторами было обработано

свыше 300 тыс. гектаров полей сельскохозяйственных кооперативов и крестьян-единоличников. (ТАСС).