

ТАЙГИНСКИЙ РАБОЧИЙ

Орган Тайгинского горкома КПСС
и городского Совета депутатов трудящихся Кемеровской области

№ 6 (3332) Пятница, 14 января 1955 г. Цена 15 коп.

За слаженную работу единых смен

Чёткая и ритмичная работа единых смен станции является самым необходимым условием для выполнения графика движения поездов. От того, насколько быстро будут решаться эти вопросы в сменах, зависит успех продвижения народнохозяйственных грузов и весь уровень перевозок.

Работа смены маневрового диспетчера станции Тайга т. Майгова решается более успешно. Эта смена справляется с развозом местного груза, работает в узвязке с пунктом технического осмотра, с коммерческими работниками. План формирования и отправления поездов здесь почти всегда укладывается в график.

Но так работают не все смены. С наступлением холодов, особенно с переходом отделения на зимний график, станция Тайга оказалась неподготовленной к переработке всё возрастающего потока грузов. Это объясняется прежде всего плохой оперативностью и отсутствием слаженности в работе единых смен.

Взять хотя бы взаимодействие станционных с пунктом технического осмотра. Оно не выдерживает никакой критики. В ночь с 12 на 13 января в дежурство смены маневрового диспетчера т. Путинцева произошло следующее. Осмотрщики вагонов заявили об отцепке пяти подвижных единиц под плановый ремонт, обнаруженных в поезде 3009. Маневровый диспетчер до самого конца работы смены не выполнил требования осмотрщиков. В результате операции по отцепке больных вагонов, производившиеся другой сменой, выбили поезд из графика.

Маневровые диспетчеры зачастую не дают распоряжения на отцепку вагонов, у которых обнаружены неполадки центров или неисправности автоцепки. А ведь это чревато большими опасностями при следовании поездов по участку.

За последнее время стали наблюдаться случаи неувязок в работе станционных с коммерческой службой. Однажды старшему помощнику начальника станции т. Сафшкину сообщили из

товарной конторы о том, что на одной из платформ обнаружен сдвиг груза, угрожающий безопасности движения. Он не обратил на это внимания, на просьбы весовщика т. Брызгаловой отомчался.

Есть на станции и другие нарушения. Днём 12 января опять же во время дежурства Сафшкина и маневрового диспетчера т. Сидельникова был неправильно сформирован поезд. В хвост маршрута № 2803 было поставлено более десяти вагонов, не оборудованных ручными тормозами. Мимо этого грубейшего нарушения Правил технической эксплуатации прошли руководители смены, составитель Ульяхин, дежурный по шарку Сиволов и техническая конторщица Смоляникова. Как в том, так и в другом случае поезда были выбиты из расписания и отправлены со станции с большим опозданием. На узле имеется много случаев срыва поездов с графика по причине несвоевременной выдачи локомотивов под сформированные поезда.

Вот почему тайгинские станционщики за 1954 год отпустили по графику только 88,9 проц. поездов. А это говорит о том, что вопросами взаимодействия и слаженности в работе единых смен на станции занимаются далеко недостаточно. Ни узловой партком и его секретарь т. Назаров, ни секретарь партийного бюро станции т. Михасёнок не уделяют этому важнейшему вопросу достаточного внимания. Вопросы слаженности в работе единых смен в парткоме узла не обсуждались на протяжении нескольких месяцев.

Такое положение надо ликвидировать. Всё возрастающий поток народнохозяйственных грузов требует коренного улучшения в работе единых смен. Надо изжить из лексики станционных слово «зашились» а того, кто позволяет себе систематически «зашиваться», призывать к порядку. Этому требуют интересы страны, интересы транспортных перевозок.

Новые экспонаты музея Революции СССР

Государственный музей Революции СССР ведёт большую работу по пополнению экспозиций и фондов новыми материалами, характеризующими историю революционного движения в России, преобразования, которые произошли в нашей стране за годы советской власти. В 1954 году научные сотрудники музея выезжали в Московскую и Курскую области, в Ленинград, Киев, Ригу, Сталинград, Одессу, Алтайский край.

В Москву доставлены сотни документов, редких фотографий, революционных реликвий. Среди них — групповая фотография петербургских рабочих — участни-

ков знаменитой первомайской стачки 1901 года на военном Обуховском заводе, превратившейся в кровавое столкновение между рабочими и войсками (героическая «Обуховская оборона»). Очень интересна фотокопия письма рабочего Путиловского завода Васильева. Письмо было написано им жене перед уходом на шестые к Зимнему дворцу 9 января 1905 года. Приобретены фотографии рабочих — дружинников, личные документы участников революции 1905—1907 годов и другие материалы.

(ТАСС).

Постановление ЦК КПСС О дне памяти В. И. Ленина

После смерти В. И. Ленина установилась традиция отмечать память В. И. Ленина — великого основателя и мудрого вождя Коммунистической партии и Советского государства в день его кончины — 21 января.

В первые годы после смерти В. И. Ленина этот день в сознании советского народа и Коммунистической партии непосредственно связывался со скорбным событием — окончанием жизненного пути великого вождя В. И. Ленина; отсюда вытекал торжественно-траурный характер мероприятий, отмечавших светлую память В. И. Ленина.

За прошедшие тридцать лет после смерти В. И. Ленина в нашей стране произошли гигантские социалистические преобразования. Руководствуясь бессмертным учением марксизма-ленинизма, Коммунистическая партия Советского Союза вдохновила и организовала советский народ на осуществление ленинского плана построения социализма в нашей стране. За короткий исторический срок наша Родина из отсталой аграрной страны превратилась в могущественную индустриально-колхозную социалистическую державу.

Следуя по пути, указанному Лениным, партия под руководством Центрального Комитета во главе с И. В. Сталиным привела народы нашей Родины к победе социализма. Теперь решается задача дальнейшего мощного развития производительных сил социалистического общества, подъёма материального и культурного уровня жизни советского народа, осуществляются мероприятия, направленные на постепенный переход от социализма к коммунизму.

Ленинизм является великим жизнеутверждающим учением, освещающим путь строительства

коммунизма. Ленин живёт в великих делах Коммунистической партии Советского Союза, в новых успехах нашей советской Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму. Идеи Ленина оказывают могучее влияние на весь ход мировой истории. Идеи Ленина живут и побеждают в делах трудящихся лагеря мира, демократии и социализма, в растущем и крепнущем международном движении за мир и дружбу между народами, за демократию и социализм.

В сознании народов нашей страны и трудящихся всего мира с именем В. И. Ленина, с его учением связываются великие победы советских людей в строительстве коммунистического общества. Поэтому теперь более целесообразно отмечать память В. И. Ленина не в день его смерти, что накладывает печать траура и скорби, а в день рождения В. И. Ленина — 22 апреля, придав этой дате значение праздника, что будет более соответствовать всему духу ленинизма как вечно живого, жизнеутверждающего учения.

ЦК КПСС постановляет:

День памяти В. И. Ленина, великого вождя трудящихся и основателя Советского социалистического государства, торжественно отмечать в день рождения В. И. Ленина — 22 апреля.

В этот день широко освещать значение всепобеждающих идей марксизма-ленинизма и достигнутые успехи в строительстве коммунизма. В канун праздника проводить торжественные собрания партийных, советских и общественных организаций, а также доклады и беседы на предприятиях, в учреждениях, колхозах и совхозах о жизни и деятельности В. И. Ленина и о значении идей ленинизма в строительстве коммунистического общества.

Секретарь ЦК КПСС Н. ХРУЩЕВ

СОРЕВНОВАНИЕ НАВСТРЕЧУ ВЫБОРАМ

Обязательства претворяются в жизнь

Идя навстречу дню выборов в Верховный Совет РСФСР и местные Советы депутатов трудящихся, коллектив шлакоблочного завода включился в социалистическое соревнование за досрочное выполнение двухмесячного плана по выпуску готовой продукции.

Бригада по загрузке шлака взяла обязательство довести производительность труда не ниже чем до 120 процентов. Своё слово она держит крепко. Рабочие тт. Ларин, Иванова, дробильщик Широков во главе с бригадиром т. Гнатюк выполняют задание на 110—120 процентов.

Вызов бригады Гнатюка принят бригадами, которыми руководят тт. Ашканов и Рябинин. Развер-

нулось соревнование между сменами, а также между операторами-прессовщиками.

Оператор т. Шевелёва своё задание 11 января выполнила на 120 процентов, оператор Асаченкова — на 116 процентов. Не отстают от них операторы тт. Штаб, Тибардина. Бригадир смены т. Коптелов со своим напарником т. Щегловым на загрузке и выгрузке камер шлакоблоками выполнили задание на 145—150 процентов.

Высокопроизводительно трудятся рабочие тт. Колосов, Кам, Потапов, Выжев, Тарабаев, бетонщица на растворомешалке т. Иванова, съёмщики блоков тт. Берашвили Т., Ивачов В., Петрова.

Не отстают в соревновании сле-

сари цеха, электрики. Они взяли раньше времени установить в цехе воздушную вентиляцию, обеспечить бесперебойную работу всех механизмов. Хорошо работают здесь бригады слесарей т. Кириллов, старший электрик т. Чистяков. Умело организует свой трудовой день токарь т. Струков. Его цель — иметь как можно больше запасных деталей с тем, чтобы не допустить простоя механизмов.

Несмотря на то, что в первые дни января завод из-за отсутствия угля не работал, сейчас можно с уверенностью сказать, что взятое в честь выборов обязательство будет выполнено.

А. БУРОВ,
мастер завода.

За 10 дней — полумесячную программу

Коллектив рабочих и служащих Тайгинского лесоучастка Юргинского машиностроительного завода взял на себя повышенные обязательства, в которых дал слово план первого квартала 1955 года выполнить к дню выборов в Верховный Совет РСФСР и местные Советы депутатов трудящихся.

Выполнение плана грузовой работы за декаду выразилось в следующем объёме:

Общая погрузка — 119,0 проц.
Уголь в вагонах — 106,8 проц.
Уголь в тоннаже — 97,5 проц.
Лесные грузы — 113,8 проц.
Огнеупоры — 112,9 проц.
Цемент — 78,6 проц.
Мука — 71,6 проц.
Зерно — 141,1 проц.
Выгрузка — 109,5 проц.

За первую декаду января полумесячная программа выполнена на 100 процентов. Водительский состав под руководством автомеханика Карасёва Д.С. не допустил ни одной аварии и простоя автомашин по технической несправности.

В выполнении плана вывозки леса особенно отличились водители

машин тт. Дудин А. И., Михеев В. П., Кулигин В. П., Свистанов Н., Таскаев Г. В., грузчики тт. Выльцин Н. И., Феч Е. Н., Гапеев М. Т. и ряд других.

Достигнутые успехи закрепляются.

А. СИЛИН,
бухгалтер лесоучастка.

Работа отделения дороги за I-ю декаду января 1955 года

Выполнение плана грузовой работы за декаду выразилось в следующем объёме:

Общая погрузка — 119,0 проц.
Уголь в вагонах — 106,8 проц.
Уголь в тоннаже — 97,5 проц.
Лесные грузы — 113,8 проц.
Огнеупоры — 112,9 проц.
Цемент — 78,6 проц.
Мука — 71,6 проц.
Зерно — 141,1 проц.
Выгрузка — 109,5 проц.

Грузовая работа в первой декаде января проходила несколько лучше, чем в декабре прошлого года. Но план породовой погрузки, особенно угля в тоннаже, цемента, муки и ряда других грузов не выполнен.

В поездной работе за первую декаду улучшений нет, в результате чего качественные измерители выполнены плохо. Оборот вагона составил 65,4 процента, от-

правлено поездов по графику 73,5 процента. Проследовало поездов по графику на 59,1 процента.

Не выполнены участковая и техническая скорости, простой вагона под грузовыми операциями превышен против нормы более чем на 8 часов.

За декаду проведено 448 тяжёловесных поездов, за счёт которых перевезено груза сверх нормы 146.854 тонны.

Агитпункты и подготовка к выборам

27 февраля — день выборов в Верховный Совет РСФСР и местные Советы депутатов трудящихся. Сейчас уже в городе определены избирательные участки по выборам в Верховный Совет РСФСР, созданы округа и утверждены окружные избирательные комиссии по выборам в областной и городской Советы депутатов трудящихся.

С каждым днём шире развёртывается массово-политическая работа среди избирателей. Агитаторы в эти дни проводят беседы о Конституции СССР, о международном и внутреннем положении, разъясняют избирателям Положение о выборах и т. д.

Центром массово-политической работы среди избирателей должен являться агитпункт. И от того, как будет организована здесь работа, зависит в большей степени успех дела.

Изюм в день улучшает свою деятельность агитпункт при лесной школе (заведующий т. Несмелов). Он неплохо оборудован. Здесь вывешены портреты руководителей партии и правительства, лозунги и плакаты, смонтированы стенды о пятилетнем плане развития СССР на 1951—1955 годы, «СССР — великая железнодорожная держава». На окнах белоснежные шторы, что придаёт особый уют помещению. На столах разложены газеты, журналы и другая литература, есть настольные игры.

Агитпункт работает по заранее составленному плану. Не так давно проводилось совещание с руководителями агитколлективов и хозяйственниками, семинар с агитаторами, на котором были определены задачи по развёртыванию массово-политической работы среди избирателей. В прошедший воскресный день был организован массовый выход агитаторов на десантировку, а затем концерт художественной самодеятельности.

В агитпункте установлено круглосуточное дежурство агитаторов. В любое время избиратель

может получить здесь консультацию и ответ на интересующий его вопрос.

Однако не везде так поставлено дело. До сих пор по-настоящему не развёрнута работа в агитпункте, который расположен в читальном зале клуба имени Ленина. Прошло более трёх недель со времени опубликования Указа о проведении выборов, но за этот период заведующий агитпунктом т. Сиволов только обновил вывеску, которая установлена на воротах клуба, и больше ничего не сделал. Тов. Сиволов, повидимому, довольствуется только тем, что в агитпункт по привычке, как в читальный зал, заходят ознакомиться с последними новинками литературы читатели.

И днём и ночью большой замок с железной перекладиной красуется на дверях агитпункта, расположенного в красном уголке отделения дороги. Заведующий агитпунктом т. Ряпша, любящий внешним видом помещения, не заглядывает вглубь дела.

Неудовлетворительно ведётся работа с руководителями агитколлективов и агитаторами. Как и в прошлые выборы, т. Ряпша всю работу откладывает на последние дни. Он забыл о том, что в прошлую предвыборную кампанию агитаторы тт. Соболевский, Порошина, Васильев из-за того, что с ними никто по-настоящему не работал, являлись редкими гостями у своих избирателей. Забыто и то, что агитатор т. Соболев ни разу не был у избирателей.

О бездеятельности зав. агитпунктом т. Ряпша известно секретарю партбюро отделения дороги т. Крутцову, но он не принимает решительных мер к исправлению положения. На позиции невмешательства стоят и другие секретари парторганизаций, которые закреплены за этим агитпунктом.

Долг партийных организаций — провести избирательную кампанию организованно, на высоком уровне, обеспечить при этом победу нерушимого блока коммунистов и беспартийных.

Из последней почты

Привет с Алтая

По зову Коммунистической партии в прошлом году из Тайги около 80 юношей и девушек выехали на освоение целинных и залежных земель. Бывшие земляки не забывают родной город, часто пишут письма своим родным и знакомым.

Много писем поступает в Тайгинский горком ВЛКСМ.

Молодые патриоты рассказывают о своём труде на целинных землях, о достигнутых успехах, новом строительстве, которое они ведут на целинных просторах.

Недавно в горком комсомола из зерносовхоза «Алтай», Табунского района, Алтайского края, пришло письмо бывший тайгинец Станислав Киселёв. Вот что он пишет:

«Дорогие, друзья!

Прошёл почти год, как я вместе с другими тайгинцами выехал на освоение целинных и залежных земель в Алтайский край. Живём мы здесь хорошо. Вместе с бывшим электромехаником дистанции связи Н. Кузнецовым недавно окончили школу механиков-комбайнеров и сейчас работаем в зерносовхозе «Алтай». Живём в сборных домиках, которые нам доставляются прямо с заводов. В них тепло и светло, имеется паровое отопление.

Совхоз наш электрифицирован. Сами мы проводим свет в квартиры. В каждой комнате, в каждом доме имеется радио. Многие приобретают радиоприёмники.

Посёлок растёт не по дням, а по часам. Сейчас в нём насчитывается около ста домов. Бывший работник паровозного депо Кисляк, например, живёт в собственном доме. У нас построены также столовая, хорошая котельная, баня. В 1955 году будем строить клуб, школу десятилетку.

Мы гордимся своим совхозом. Привет вам от Н. Кузнецова, Кисляка и от всех остальных земляков, проживающих в нашем совхозе.

Приезжайте к нам на целинные земли. Встретим вас хорошо. С приветом

С. КИСЕЛЁВ*.

Награды учителям за долголетнюю и безупречную работу

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1954 года за выслугу лет и безупречную работу в области народного образования награждена орденами и медалями большая группа учителей школ Томской железной дороги. Среди награждённых — многие учителя школ нашего города.

Высшей правительственной награды — ордена Ленина — удостоены старшая учительница начальной школы № 29 Ольга Михайловна Казанская и учительница семилетней школы № 32 Текса Васильевна Преображенская.

Учительница школы № 32 Вершинина Мария Андреевна и директор 33-й средней школы Мотовилова Надежда Ивановна награждены орденом Трудового Красного Знамени.

Орденом «Знак почёта» награждены учительница начальной

школы № 31 Красикова Раиса Григорьевна и заведующая учебной частью средней школы № 33 Новикова Лариса Николаевна.

Долголетний и безупречный труд учительницы 32-й семилетней школы Агриппины Гурьевны Бердник, заведующей начальной школы № 31 Анны Захаровны Куцшиной, учителей Марии Ивановны Хайновой (31-я школа), Марии Ивановны Холкиной (32-я школа) и Павла Иннокентьевича Янова (33-я школа) отмечен медалью «За трудовую доблесть».

Медалями «За трудовое отличие» награждены учительница 34-й средней школы Комлева Лидия Васильевна, учитель 32-й семилетней школы Ложкин Александр Георгиевич и учительница 33-й средней школы Шарпова Анна Александровна.

Школьный радиоузел

«... Внимавие! Внимавие! Говорит школьный радиоузел!...» Эти слова были услышаны учениками средней школы № 160 гор. Тайги на новогодней ёлке.

Все были приятно удивлены, узнав, что это говорит их собственный школьный радиоузел. Сделали его сами ребята — ученики 8-х и 9-х классов.

Немало пришлось потрудиться, чтобы смонтировать радиоприёмник в такой короткий срок — всего за неделю. Иногда приходилось засиживаться за работой допоздна. Ведь сделать самим радиоприёмник — дело нелёгкое. Нужно иметь много знаний и терпения. Не всегда шло всё гладко. Иногда, при какой-нибудь случайной ошибке, казалось, что ничего не получится, что все старания напрасны. Но выход находился, и работа продолжалась. Многое приходилось переделывать

по несколько раз. Но зато как были обрадованы все члены кружка, когда при испытании радиоприёмника они услышали голос Новосибирска, а затем Москвы. Это была лучшая награда за все труды и старания.

Лучше всех работали в кружке ученики 9 класса Михаил Григорьев, Виктор Маслов и ученик 8 класса Эдуард Даниленко. Они приложили много терпения и полученных в школе знаний для любимого дела. Теперь все трудности позади. Школьный радиоузел готов!

На новогодней ёлке самым активным участникам радиокружка школа вручила подарки.

Все наши ребята желают другим школам, чтобы у них тоже заговорили свои школьные радиоузлы.

Олег КУЗЬМИН,
член радиокружка средней школы № 160.

По следам неопубликованных писем

В редакцию газеты «Тайгинский рабочий» поступило письмо гражданина Волкова, проживающего по улице Водопроводной, № 128, где указывалось на плохую работу конторы связи по доставке

периодической печати подписчикам. Начальник конторы связи т. Черкасов сообщил, в редакцию, что указанные факты имели место. Сейчас газеты и письма доставляются своевременно.

О СТИЛЕ РАБОТЫ ОДНОГО КОМИТЕТА ВЛКСМ

Много хороших творческих дел совершили комсомольцы и молодёжь паровозного депо. В его цехах трудятся немало молодых патриотов Родины. Широко известны имена машинистов Фёдорова, Блошкина, Овчинникова и других, выращенных комсомолом. Эта молодая, полная творческих сил поросль, сегодня не только учится хорошо работать, но и передаёт свой опыт другим.

Здоровый и хороший комсомольский актив — самое главное подспорье в работе комитета ВЛКСМ. И этот актив имеется в паровозном депо. Но если проанализировать работу комитета ВЛКСМ, комсомольского бюро цеха эксплуатации и их секретарей тт. Иванова и Балтина, то результаты оставляют желать много лучшего.

Как у комитета, так и у цехового бюро нет чёткости, ритмичности в работе. Идёт она рывками, между двумя — тремя хорошо продуманными мероприятиями комсомольские руководители основную массу времени тра-

тят на пассивное наблюдение за ходом производственных дел.

Чтобы не быть голословным, приведу ряд примеров. На протяжении 7 месяцев прошедшего года комитет и бюро цеха не могли провести комсомольского собрания. Секретарь комитета т. Иванов даже «теоретически обосновал» невозможность его проведения. Только после серьёзного вмешательства горкома комсомола и политотдела т. Иванов бросил заниматься «теориями невозможности» и в настоящее время собрания проходят регулярно.

В коллективе комсомольско-молодёжной колонны насчитывается 10 машинистов — первозимников. Кажется, кому, как ни комитету ВЛКСМ, бюро цеха эксплуатации поднять вопрос о серьёзной работе старших машинистов с членами бригад. Ничего подобного. Ни одного старшего машиниста бюро и комитет не послушали, во-время не помогли в этом машинисту-инструктору.

Самоуспокоенность привела к

тому, что комсомольское бюро цеха эксплуатации не подготовило и не заслушало ни один из коллективов комсомольско-молодёжных локомотивов с целью обобщения и распространения их опыта работы. Почему большая экономия угля у старшего машиниста т. Кирсанова, почему имел коллектив паровоза Д-810 систематический пережог? Все эти вопросы неоднократно поднимали комсомольцы и ни разу не разбирались с ними комитет и бюро ВЛКСМ.

В чём же причина? На мой взгляд, здесь две причины. Во-первых, отсутствие постоянной работы с комсомольским активом и незнание его; во-вторых, слабая связь с партийной организацией. О какой связи с партийной организацией может идти речь, если секретарь бюро т. Балтин ни разу не обратился в цеховое партбюро, не показал ему своих планов работ, не посоветовался ни по одному вопросу.

К подготовке вопросов на бюро и собрания привлекается крайне ограниченное число активистов. Много ли пользы принесла по-

становка на собрании вопроса «О внутрисюзной работе», если его готовил один т. Балтин? За год в цехе эксплуатации принято в ряды ВЛКСМ всего 2 человека. Плохо обстоит дело с политучёбой, развитием художественной самодеятельности, запущена работа в группах. И всё-таки, несмотря на это, цеховое бюро не нашло нужным выправить положение в период подготовки вопроса на собрание. Поэтому собрание прошло скучно, не затронуло основную массу молодёжи.

Кровным делом комсомола является социалистическое соревнование. В этом комитет проводит некоторую работу: учреждён переходящий вымпел, взяты повышенные обязательства по досрочному выполнению пятилетнего плана и т. д. Но всей этой работы наглядно не увидишь. Комитет ВЛКСМ в вопросе социалистического соревнования делает половину, даже только начало дела. Он не проводит в жизнь главного — широкого показа результатов соревнующихся бригад локомотивов.

При трудности разрешения тех

или иных вопросов Устав КПСС предоставляет право поставить их перед партбюро, парткомом. Почему же таких вопросов мало у комитета ВЛКСМ? Одно из двух: или комитет ВЛКСМ не добивается принципиального решения вопросов комсомольской жизни, или не использует предоставленные возможности по незнанию Устава КПСС. В том и другом случае подобное положение нужно ликвидировать.

Хочется бросить упрёк тт. Иванову и Балтину и в том, что, участв в школе рабочей молодёжи, они крайне мало уделяют внимания товарищам, бросающим школу.

Если комсомольская организация работает интересно, пользуется любовью и уважением молодёжи, она способствует созданию крепкого, слаженного коллектива, способного правильно и оперативно решать многие задачи. Такого цель должны ставить перед собой комитет и бюро ВЛКСМ цеха эксплуатации в своей повседневной работе.

С. ИВАНОВ,
помощник начальника политотдела по комсомолу.

Передовой опыт машиниста Е. Бондыч — всем локомотивным бригадам

Коллектив паровоза Л-1810 выполнил пятилетний план за четыре года

Без дополнительного набора воды

В связи с развитием массового движения тяжеловесных перед тайгинскими паровозниками во весь рост встала задача — ускорить пропуск большегрузных составов по участкам. В депо развернулось соревнование за вождение тяжеловесных поездов на высоких скоростях без дополнительного набора воды и дополнительной чистки топки.

В это соревнование наша бригада включилась одной из первых. Вначале нам было нелегко. Чувствовали высокую напряженность, совершая первый «безводный» рейс.

Заключив договор с диспетчером на «безводный» рейс, мы набираем в тендер воды до полной емкости. В котёл стараемся накачать воды, когда она ещё не перестала бежать из колонки. В пути следования систематически замеряем количество воды в тендере и если её бывает не менее восьми кубических метров, уверенно проезжаем последний пункт набора и успешно прибываем на конечную станцию.

В пути следования подкачиваем воду в котёл равномерно, памятуя о том, что при каждой закачке теряется её два—три килограмма. Поэтому стараемся избегать излишних закачек.

Успех проведения «безводного» рейса создаёт хорошая форсировка котла. Она обеспечивает повышенный перегрев пара и, стало быть, сокращает его расход. А это в свою очередь приводит к экономии воды, что как раз необходимо при таких рейсах.

В. БОРОВСКИЙ,
машинист паровоза № 1810.

За экономию топлива

Перед тем, как отправиться в путь, я вручную забрасываю в топку тщательно смоченный уголь, развожу хороший огонь и подкачиваю в котёл воды. Заброску топлива делаю с таким расчётом, чтобы его хватило проехать станцию, не открывая угледатчика и не отвлекаясь от наблюдений за сигналами. Ручная заброска угля в топку на стоянке даёт положительный результат. Она способствует образованию раскалённого кокса и удлиняет процесс горения.

В пути следования открываю угледатчик и требую от кочегара хорошего смачивания угля. На подъёмах всегда держу полное давление пара, а уровень воды в котле — до полной видимости по водомерному стеклу.

В нашем деле нельзя забывать о том, что при различных смесях угля надо топить паровоз по-разному. Каждая смесь требует различных приёмов сгорания. Но во всех случаях нельзя допускать прогаров в топке. А если они образовались, их надо немедленно ликвидировать. Всё это вместе взятое позволяет мне экономить по 500—700 килограммов угля в среднем за каждую поездку.

Ф. ПЕТУХОВ,
помощник машиниста паровоза № 1810.

Коллектив паровоза Л-1810 старшего машиниста Тайгинского депо Евгения Бондыч выполнил задание пятой пятилетки по всем эксплуатационным измерителям за четыре года.

Хороший уход за локомотивом позволил бригадам межподъёмный пробег паровоза довести до 109 тысяч километров и за счёт этого сократить два подъёмных ремонта.

Только в 1954 году бригады провели 315 большегрузных поездов, вес которых превышал в среднем норму на 453 тонны. В тяжеловесных поездах перевезено за год свыше 130 тысяч тонн грузов сверх задания.

Бригады паровоза обещали за пять лет сэкономить тысячу тонн топлива. Слово своё сдержали с честью. Только за четыре года они сэкономили 1090 тонн угля. Если к стоимости сэкономленного топлива прибавить сто тысяч рублей, сэкономленных по хозрасчёту, то общая экономия денежных средств составит 1 миллион 81 тысячу рублей.

Норма технической скорости перевыполнена на 1 километр.

В целях обобщения опыта работы старшего машиниста Евгения Бондыч наша газета публикует сегодня выступления членов локомотивных бригад паровоза Л-1810.

Взять от техники всё; что она может дать

Е. БОНДЫЧ,
старший машинист паровоза Л-1810

Какая гордость и радость овладевает человеком, когда он впервые почувствовал, что оседлал такую сложную машину, как паровоз.

Естественно, что послушным орудием в руках механика бывает только здоровый, технически исправный паровоз. Если плохо будешь ухаживать за машиной, она не потянет тяжеловесный поезд.

С этого мы и начинали. Приняв паровоз для эксплуатации, мне, как старшему машинисту, пришлось проводить большую работу с бригадами с тем, чтобы они берегли машину. Тщательный осмотр и текущий ремонт определённых деталей и узлов мы закрепили за членами своих бригад. Наряду с этим каждый обязан был нести персональную ответственность за исправность паровоза в целом. За состоянием автостопов и скоростемеров — этих самых чувствительных и точных приборов — установили особое наблюдение. Бережный уход за машиной и особенно за ходовыми частями помог нам содержать паровоз только в отличном и хорошем техническом состоянии.

Каждый член бригады знает паровоз, как свои пять пальцев. Мы заблаговременно выявляем даже самые незначительные неисправности и во время ликвидируем их. Вот почему за четыре года мы сэкономили почти полностью два подъёмных ремонта паровоза при значительном удлинении срока службы бандажей, увеличили пробег паровоза между подъёмками на 31,5 тысячи километров и довели его до 109 тысяч километров.

Любой отечественный локомотив таит в себе огромные неиспользованные резервы. Особенно много их в экономии топлива. Некоторые машинисты утверждают, что перед трудными участками в пути следования надо обязательно создавать в котле запас горячей воды. На их взгляд это помогает достигать высокого паросъёма на затяжных подъёмах. Посоветовавшись со своими спарниками Василием Боровским и Петром Фирсовым, мы решили несколько изменить этот метод. Мы стали иным путём добиваться более равномерной работы котла и получать больше пара. На лёгких участках пути уровень воды в котле держим в пределах одной трети водомерного стекла, а на подъёмах увеличиваем его до половины, но ни в коем случае не понижаем ниже видимости по стеклу. Этим самым обеспечиваем безопасность работы котла.

Если раньше наличие высокого уровня воды в котле способство-

вало увеличению уноса её вместе с паром в элементы перегревателя и в машину, то сейчас у нас этого не замечается. Причём резко улучшилось паробразование и уменьшился унос влаги из котла. Температура перегрева пара и его работоспособность повысились. Это обеспечило экономный расход пара, сократило расход воды на его приготовление и снизило количество сжигаемого топлива. Благодаря правильному отоплению паровоза при высокой форсировке котла за 4 года мы сэкономили 1.090 тонн угля.

Расскажу, как я преодолеваю трудные участки пути с тяжеловесными составами. Участок Кузель — Хопкино является трудным. На нём имеется затяжной подъём в 8,5 тысячных. Это серьёзный подъём. Подъезжая к 3555 километру, увеличиваю отсечку до рабочей во избежание оттяжки. Из-за большой крутизны подъёма для увеличения сцепления колёс с рельсами пускаю в работу песочницу. Так следую до 3551 километра. После проезда его плавно закрываю регулятор. Проехав ещё один километр, применяю вспомогательный тормоз паровоза. Сообразуясь с длиной поезда, отпускаю вспомогательный тормоз после вступления трёх четвертей состава на уклон. Не доезжая два—три километра до станции Хопкино, произвожу плавное открытие регулятора, сообразуясь со скоростью. Отсечку снова увеличиваю до рабочей. По станции Хопкино всегда следую с открытым регулятором на малую величину, не превышая скорости. При этом слежу за положением входных и выходных светофоров.

Или вот ещё. Участок Тутальская — Юрга-1 является очень тяжёлым при следовании как в ту, так и в другую сторону. Там в обе стороны от моста идут затяжные крутые подъёмы. Поэтому отправляясь со станции Тутальская в Юргу, следуя под уклон, еду всегда при малом открытии регулятора. Поезд веду в растянутом состоянии до конца 3502 км. После проезда этого километра открываю регулятор, сообразуясь со скоростью, не допускаю набегать хвостовой части на головную. Проехав так один километр, регулятор закрываю. Въезжая на мост, применяю вспомогательный тормоз паровоза, отпускаю который проехав мост. Затем произвожу полное открытие регулятора и подаю песок. Это делаю для того, чтобы успешно преодолеть затяжной подъём перед Юргой.

Следуя из Юрги в Тутальскую, в начале 3495 километра привожу в действие вспомогательный тормоз паровоза, а затем автоматические тормоза поезда. Через два километра отпускаю автоматические тормоза поезда и тормоз паровоза. В начале моста открываю регулятор до полного. Во избежание боксования и остановки поезда в виду большой крутизны подъёма и малого радиуса кривых обязательно применяю песочницу. В конце 3501 километра медленно убавляю регулятор и слежу за положением входных и выходных светофоров на станции Тутальская. При подъезде к станции закрываю регулятор и применяю вспомогательный тормоз и автотормоз поезда. Делаю это тогда, когда останавливаюсь для набора воды. А если следую напроход, то открываю регулятор до полного с тем, чтобы преодолеть продолжающийся после Тутальской затяжной подъём.

В пути следования мы стараемся высокопродуктивно использовать живую силу поезда, а там где допустимо, держим высокую скорость. Благодаря такому вождению поездов, мы только за один 1954 год провели более трёхсот большегрузных составов. Средний вес каждого проведённого нами поезда был на 453 тонны выше нормы.

Хорошо изучив поперечные участки профиля пути, мы выступили инициаторами уплотнённого использования рабочего времени паровоза. Повысив только на один километр техническую скорость, отказавшись от части стоянок для набора воды и чистки топки, мы приблизили коммерческую скорость к уровню технической. Это увеличило оборачиваемость паровоза и снизило себестоимость перевозок, что позволило сэкономить по хозяйственному расчёту сто тысяч рублей.

Таких показателей может добиться каждая локомотивная бригада, каждый паровоз, если на нём будет крепкий и спаянный коллектив. Наши машинисты Василий Боровский и Пётр Фирсов, помощники Фёдор Петухов, Георгий Урюпов и Пётр Авхимович, кочегары Малючин, Бордов и Ермаев являются поистине мастерами своего дела.

Успеха достигли мы немало. Но останавливаться на нём не имеем права. В 1955 году мы перекроем достигнутые цифры, найдём в машине новые резервы и поставим их на службу Родине. Взять от техники всё, что она способна дать — такова наша теперь главная задача.

Сдвоенные поезда одним локомотивом

Водить тяжеловесные поезда — дело нелёгкое. Сначала было трудно, но с помощью старых паровозников я смелее стал заказывать себе поезда повышенного веса. Раньше перевозил по 200—300 тонн сверх нормы, затем 500, а теперь не страшно взять и больше тысячи.

Изучив методы скоростного вождения большегрузных сдвоенных составов одним паровозом, я попробовал в декабре 1954 года провести такой поезд. Участок Тайга — Болотная тяжёлый. Работать пришлось напряжённо, но рейс завершился успешно. Причём не перегрел ни одного килограмма топлива.

Удалось это нам сделать потому, что правильно реализовали живую силу поезда на протяжении всего пути. Перед руководящими подъёмами двигались на максимально высоких скоростях.

При ведении сдвоенного состава паровоз работает очень напряжённо. При достижении высокой форсировки котла мы обеспечивали наибольший съём пара с единицы испаряющей его поверхности.

В декабре 1954 года бригады нашего паровоза провели одной тягой 56 сдвоенных поездов при 6 «безводных» рейсах.

При вождении таких маршрутов надо быть особенно бдительными. Подъезжая к станции, мы внимательно следим за показаниями входных сигналов, держим тормоза к немедленному действию и поддерживаем скорость в таких пределах, чтобы не проехать запрещающего сигнала.

П. ФИРСОВ,
машинист паровоза № 1810.

Наши задачи

Бригады комсомольско-молодёжного паровоза Л-1810, руководимые старшим машинистом Е. Бондыч, добились неплохих показателей в работе.

Это хорошо. Задача теперь состоит в том, чтобы этот передовой опыт распространить на все паровозы. С этим делом мы пока справляемся недостаточно. Особенно плохо внедряются передовые методы труда по организации вождения тяжеловесных поездов в колоннах машинистов-инструкторов тт. Чиган и Гайжа. Проявляя беспринципность в работе, низкую требовательность к выполнению инструктивных указаний, эти товарищи не способствуют ликвидации нарушений и брака в работе.

Изучая передовой опыт знатного машиниста депо Е. Бондыч, необходимо требовать от всех без исключения машинистов безукоризненного выполнения Правил технической эксплуатации, смелого вождения тяжеловесных составов без дополнительного набора воды. Призыв Е. Бондыч о том, чтобы в новом году водить все поезда только тяжеловесными, должен быть поддержан всеми локомотивными бригадами.

А. ЕЛЬЦОВ,
заместитель начальника депо по эксплуатации.

ДЕНЬ ГОРОДА

Крупные выигрыши

Многолюдно в эти дни в сберегательных кассах нашего города. Идёт выплата выигрышей по четвёртому тиражу Государственного займа развития народного хозяйства СССР (выпуск 1952 года) и по четырнадцатому тиражу выигрышей 2-процентного займа.

К оплате предъявлено много крупных выигрышей. Граждане Ломайкин А.Т., Тетенова А.Т. и Кужелева Н.В. выиграли по 10 тысяч рублей, Разина А.К., Зайцев Н.Н. и гр-н Т.—по 5 тысяч рублей. Много выигрышей выплачено по 2500 и 1000 рублей.

Всего с начала января этого года трудящимся города по облигациям выплачено свыше 350 тысяч рублей выигрышей.

Оплата выигрышей продолжается.

А. ЖИГАЛИН,
инспектор центрскеркассы
№ 2358.

Лекция для трудящихся

13 января для коллектива швейной фабрики была прочитана лекция «О международном и внутреннем положении Советского Союза». Интерес к лекции со стороны слушателей был большой. Присутствующие задали ряд вопросов, в частности, просили шире осветить сущность пресловутых парижских и берлинских соглашений, направленных на вооружение Западной Германии.

Соревнования продолжаются

Пять дней идёт спортивная борьба между сельскими шахматистами Кемеровской области.

Оспаривать первенство съехались 10 сильнейших шахматистов и 3 шахматистки. Среди них 4 имеют второй спортивный разряд по шахматам и 6 — третьеразрядников.

Ежедневно вечерами в помещении техникума, где проходят соревнования шахматистов, масса «болельщиков», переживающих все перипетии шахматной борьбы.

Наибольшей популярностью пользуется острая, оживлённая игра второразрядника Прокопьевского района Гончарова И. И.

Не меньше «болельщиков» и у столбиков, где играют сельские шахматистки. 11 января много острых ощущений получили присутствующие при доигрывании отложенной партии между шахматисткой Кемеровского р-на Тереховой и представительницей Промышленновского р-на т. Колобовой.

Партия была отложена в надёжном положении для Колобовой. Однако при доигрывании из-за ошибочного хода Терехова попала в невыгодную позицию. Но, умело организовав защиту, она выровняла положение. Во время одного хода Колобова допустила ошибку и партия была выиграна Тереховой.

После 5 туров лидирует среди мужчин т. Гончаров, среди женщин т. Терехова.

И. САФОНОВ,
член судейской коллегии.

В странах народной демократии

Варшава сегодня

В январе 1945 года нам довелось увидеть Варшаву. Это было вскоре после её освобождения Советской Армией. Печальное зрелище представляла столица Польши в те незабываемые дни. Она лежала в руинах и пепле. Фашистские захватчики разрушили город до основания. Они уничтожили более двух третей жилых зданий, почти полностью взорвали все коммунальные сооружения, исторические памятники и культурные учреждения.

— Не жить Варшаве, не жить! Эти полные горести слова я услышал на Маршалковской. Их с волнением говорил одетый в изношенную форменную тужурку трамвайщик с висящей на перевязи рукой.

И вот спустя десять лет мы снова в Варшаве. За это время в столице Польской Народной Республики произошли колоссальные изменения. Всюду — широкие и благоустроенные улицы, вновь построенные и восстановленные здания, скверы. Неволею восхищаешься тем поистине титаническим трудом, который вложен варшавянами, всей страной в возрождение столицы.

Удивительное зрелище представляет Варшава, когда смотришь на неё из района Праги — правобережной части города. За быстрой и широкой, редко когда замерзающей Вислой поднимаются сотни новостроек, розовеют в лучах солнца черепичные и железные крыши домов.

Через весь город пролегла магистраль «Восток — Запад». Она соединила его окраины. По обеим сторонам магистрали шумят липы и клёны. Поднялись многочисленные, сверкающие отделкой жилые дома-дворцы.

По желанию жителей Варшавы улица Новый Свет восстановлена в таком виде, какой была раньше. Взору предстают ровные ряды белых, уютных, преимущественно трёхэтажных домов, фасады которых украшены фресками, мозаикой, скульптурами.

До недавнего времени главная улица Варшавы — Маршалковская — была «одноэтажной». Жизнь ютилась здесь лишь в первых этажах, а выше — поднимались обгорелые стены. Ныне Маршалковскую не узнать. Первая очередь самого большого в Варшаве жилого района, носящего имя улицы, уже введена в строй. Многоэтажные жилые корпуса образуют просторную, украшенную зелёными газонами и скверами площадь Конституции.

Многочисленные уютные двух- и трёхэтажные домики выросли на Мариенштате. Они украшены то мансардами, то оригинальной формы крыльчками с точеными столбиками-колоннами, то узорчатыми наличниками на окнах.

Незабываемое впечатление оставляет Старое Место. Поднявшиеся на рыночной площади этой части города дома восстановлены в том виде, какими они были раньше. Это дома в три-четыре этажа — самое большое. Но зато каждый из них украшен по-своему. У одного стены расписаны оригинальными рисунками, у другого — разукрашены фресками, у третьего — майоликой. Двери, окна, башенки увиты ручной резьбой, железным литьём.

Выросли красивые и благоустроенные жилые корпуса на Мокотове, Жолибоже, Коло, Муранове, Грохове, Воле, Охоте, Праге и других местах Варшавы.

Довоенная Варшава была типичным капиталистическим городом. В нём уродливо сочетались роскошь и нищета, неоновые огни и непроглядный мрак. Польская буржуазия кичливо называла старую Варшаву «маленьким Парижем». Но для трудящихся она была городом трущоб. В новой Варшаве нет и не может быть таких контрастов. Всеми удобствами быта и достижениями культуры пользуются в одинаковой мере и жители центральных улиц, и окраин.

Варшава сегодня — это не только административный и культурный центр Народной Польши, но и крупнейшая в стране стройка социализма. В столице сооружается свыше тысячи жилых, культурно-бытовых и промышленных объектов. Строятся завод качественных сталей, крупнейшая в стране теплоэлектроцентраль, расширяются завод легковых автомобилей, тракторный завод и другие.

В первые дни после изгнания оккупантов кое-кому казалось, что столицей Польши может быть Краков, Лодзь или Познань, а не Варшава. Но демократическое правительство решило, что столицей Польши была и будет Варшава!

Это решение выражало думы и чаяния всего польского народа. Из края в край страны полетел клич: «Возродим Варшаву!» «Сделаем столицу своей отчизны ещё краше!» Эти слова стали боевым лозунгом не только для варшавян, но и для всего народа новой Польши. В фонд восстановления Варшавы стали поступать со всех концов добровольные сборы. Начались они с вагона лопат для расчистки улиц, присланных в столицу рабочими Ченстохова, а вылились в могучее народное движение.

Самый большой вклад в возрождение столицы сделали варшавяне. Они явились инициаторами трудового участия в восстановлении города. Жители Варшавы очищали от завалов улицы и площади, подготавливали строительные площад-

ки. На расчистке улиц нередко можно было видеть с лопатой или киркой в руках невысокого плотного человека. Жители столицы быстро узнавали в нём Болеслава Берута.

Каждый житель считал обязанностью внести свою лепту в борьбу за возрождение родного города. В Варшаве можно и сейчас услышать взволнованный рассказ о старом часовщике, который также не захотел, не мог стоять в стороне от всенародного движения. Он обратился в Комитет по восстановлению Варшавы с просьбой установить на Мариенштате куранты, над созданием которых трудился почти всю жизнь.

— С этими часами связана вся моя жизнь, — сказал он. — В войну я лишился всего, но часы сберёг. Пусть это будет мой вклад в возрождение Варшавы.

Эти куранты установлены на одном из домов Мариенштата. Гигантский циферблат их украшен самоцветами.

Нежные, любящие руки родины подняли столицу Народной Польши из руин!

В восстановление польской столицы большой вклад внёс Советский Союз. Жители Варшавы уже в первые дни свободной жизни ощутили бескорыстную помощь братского советского народа. Советский Союз прислал им несколько эшелонов муки, зерна и других продуктов, пятьсот стандартных домов, тридцать троллейбусов и много ценного оборудования. По поручению Советского правительства в Варшаву прибыл Н. С. Хрущёв с группой инженеров. Советские специалисты помогли в короткий срок восстановить электростанцию и дать погруженному во мрак городу свет, пустить водопровод, восстановить телефонную связь, радиостанцию.

Польские патриоты с любовью и глубокой благодарностью говорят о помощи Советского Союза. На стройках Варшавы много замечательной советской строительной техники.

Советский Союз, — сказал нам однажды знатный каменщик, ныне депутат сейма Эдвард Слупецкий, — не только принёс нашему городу, как и всей стране, освобождение, но и оказывает нам широкую бескорыстную помощь. Спасибо от всего сердца советским людям!

Варшавяне часто справляют новоселье. Как только в домах просохнет краска, в новые квартиры вселяются семьи рабочих, инженеров, врачей, служащих. И каждый въезд в новую квартиру отмечается как большая радость не только той или иной семьи, но и всех варшавян, всего польского народа — хозяина своей страны, строителя новой Варшавы, народной, социалистической Польши.

Я. МАКАРЕНКО.

Засилье американских компаний в экономике Японии

Заместитель министра торговли и промышленности Египта Мухаммед Абу Нусир, недавно посетивший Японию во главе египетской торговой организации, заявил, что «американские компании настолько прочно захватили японский рынок, что другие страны лишены возможности развивать торговые отношения с Японией... Три американские компании держат в своих руках всю экономику Японии», — сказал Нусир.

(ТАСС).

Английский парламент должен отражать волю народа

Исполнительный комитет коммунистической партии Великобритании опубликовал заявление, призывающее трудящихся оказывать всемерную поддержку в подготовке и проведении 25 января дня встречи с членами парламента, чтобы выразить протест против вооружения Западной Германии. «Борьба за то, чтобы добиться срыва планов вооружения Германии, — говорится в заявлении, — вступила в новый и решающий этап, на котором активные действия английского народа могут помешать осуществлению этих пагубных планов. Английский парламент должен отражать волю народа и изменить проводимую правительством политику восстановления германского милитаризма».

(ТАСС).

Международные спортивные соревнования

Новые мировые достижения советских конькобежцев

Алма-Ата, 10 января. (ТАСС). На высокогорном катке близ Алма-Аты продолжаются международные соревнования по скоростному бегу на коньках на приз Совета Министров Казахской ССР.

10 января состоялся забег мужчин на 1500 и 10000 метров. На старте заслуженные мастера спорта москвичи Евгений Гришин и Юрий Сергеев.

В забеге на 1500 метров Гришин намного опережает своего соперника и финиширует через 2 минуты 10,8 секунды. Новый мировой рекорд! Состязания в беге на 10 тысяч метров ознаменовались установлением нового всеобщего рекорда.

Соревнования мужчин по большому многоборью на приз Совета Министров Казахской ССР закончены. В итоге двухдневной борьбы победителем вышел Дмитрий Сакуненко с результатом 184,638 тысячных очка. Ни одному конькобежцу в мире не удавалось набрать такой суммы. Второе место занял Юрий Головченко и третье — Юрий Ивашкин.

11 января начались состязания среди женщин.

Редактор Т. А. ДЕМИДОВ.

Кинотеатр имени Крупской Новый художественный фильм Испытание верности

Начало в 4, 6-10, 8, 10 час. веч.
Д н ь м

Штрафная площадка

Достижение чехословацкой медицины

Коллективы научных сотрудников, руководимые профессорами Ражкой и Прохазкой, разработали новый весьма эффективный метод лечения скарлатины.

Этот метод лечения позволил сократить срок пребывания детей

в больнице с 42 дней до 6 дней, причём число осложнений после скарлатины сокращается с 30—65 процентов до 2—7 процентов. Смертность детей, которая во время эпидемии доходила до 25 процентов, при новом методе

лечения снижается до 2—1 человека на 1 000.

В настоящее время лечение скарлатины по новому методу нашло широкое применение также в Польше и в Венгрии.

(ТАСС).



В Китайской Народной Республике широко известно государственное хозяйство «Лутай» в провинции Хэбэй. Многие производственные процессы в хозяйстве механизированы. В этом году на площади 1.060 гектаров собран урожай риса в среднем по 4,6 тонны с гектара.

На снимке: молотба урожая электромолотилкой.

Фотохроника ТАСС.