

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 68 (905)

22 июля 1939 года, суббота

Цена 6 коп.

Сталинский день железнодорожника—30 июля ознаменуем новыми производственными победами!

ШИРИТЬ ФРОНТ БОРЬБЫ ЗА ЭКОНОМИЮ ТОПЛИВА

В своих приказах № 17/Ц «О сокращении расхода топлива на железнодорожном транспорте» и № 144/Ц «Об улучшении топливного хозяйства, топливоснабжения и теплотехнической работы на железнодорожном транспорте» сталинский нарком тов. Л. М. Каганович дал полный анализ причин, порождающих пережог топлива и указал пути, которые обеспечивают выполнение такой важнейшей государственной задачи, как экономия топлива на железнодорожном транспорте.

Лазарь Моисеевич поставил перед нами железнодорожниками, и особенно работниками паровозного хозяйства, задачу—в последние два квартала снизить расход топлива по отношению двух последних кварталов 1938 года на 10 процентов.

Безмалый состав паровозного депо Тайга деления немало поработал над тем, чтобы каждому работнику паровозного хозяйства разъяснить всю важность бережного отношения к расходу каждого килограмма угля.

Повседневная кропотливая работа по разъяснению передовых методов отопления паровозов, повышение качества ремонта локомотивов в теплотехническом отношении, дополнительное использование таких видов топлива, как древесные опилки, изгарь и т. д.—вот те мероприятия, которые проводились командным составом и обеспечили замечательную победу на фронте борьбы за экономию топлива.

Победа достигнута действительно не малая. За одну только первую половину этого года общая экономия угля выразилась в 6777 тонн. В январе, правда, был допущен незначительный пережог, за то во всех последующих месяцах шло увеличение экономии топлива. В марте, например, сэкономлено 1824 тонны, в июне 1950 тонн угля.

Передовые машинисты депо Тайга на практике доказали всю гнилость теории о том, что на паровозах серии «ФД» экономия топлива невозможна. Наоборот, подавляющее большинство машинистов, работающих на этих мощных локомотивах добились наибольших в этом отношении результатов. Машинист-кривоносовец тов. Мартынюк за 6 месяцев сэкономил 102 тонны угля, при чем только за один июнь месяц у него экономия выразилась в 33 тонны. Машинист т. Ганжа—за первое полугодие

сэкономил 93 тонны угля, Прилепов 60 тонн и т. д.

Одни только премиальные вознаграждения за это время, у машинистов экономивших топливо, выразились: у машиниста т. Мартынюка—в сумме 725 рублей, Зайцева М.—884 рубля, Галжа—782 руб. Помощники машиниста т. Меркулов получил премиальных 299 рублей, Емельянов—375 рублей, Лукьянов—123 рубля и т. д.

Эти цифры красноречиво говорят о том, что каждый машинист в совершенстве овладевший искусством вождения поездов, держащий в отличном техническом состоянии паровоз, применяющий различные виды топливных отходов—всегда может добиться большой экономии топлива. Этим самым он не только улучшает свое материальное положение, а и приносит громадную пользу своему социалистическому государству.

Однако наряду с передовыми машинистами, добившимися больших успехов в деле экономии топлива, в депо Тайга на сегодня есть еще и такие, которые допускают пережог. За прошедшие 15 дней июля машинист паровоза № 20—8386 т. Создатенко А. Д. перерасходовал сверх установленной нормы две тонны угля, машинист Кукель В. две с половиной тонны. Еще больший пережог допустили машинисты Долотов и Зимницкий.

Хотя таких машинистов, допускающих пережог в депо Тайга и немного, но и это говорит за то, что ослаблять фронт борьбы за экономию топлива ни в коем случае нельзя. Надо добиться, чтобы не было ни одного машиниста допускающего пережог топлива.

Долг и обязанность хозяйственных и политических руководителей депо, и в частности каждого паровозника в отдельности—по большевистски выполнять приказ № 144/Ц сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Коллектив краснознаменного депо Тайга, развертывая социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, образцово готовя локомотивный парк и паровозные бригады к зиме, имеет все возможности добиться еще большего внедрения теплотехнической культуры в паровозное хозяйство депо—этого одного из решающих условий борьбы за экономию топлива.

В НАРКОМИНДЕЛЕ

17 июля тов. Молотовым были приняты для продолжения переговоров английский посол г. Сидс, французский посол г. Наджар и г. Стрэнг.

16 июля с. г. на имя заместителя народного комиссара иностранных дел т. С. А. Лозовского была получена нота от японского посла в Москве г. Того. В этом документе японский посол поднимал вопросы, связанные с неправомерной деятельностью японской нефтяной и угольной концессии на Сев. Сахалине, а также оспаривал известные решения советских судебных органов относительно незаконных действий японских концессионеров на о. Сахалине.

В заключение японский посол в своем документе в ультимативной форме потребовал ответа на поставленные им вопросы не позднее 18-го числа сего месяца.

17 июля с. г. заместитель народного комиссара иностранных дел т. С. А. Лозовский по поручению Народного комиссариата иностранных дел, вернул эту ноту японскому послу с указанием на то, что, так как присланный послом документ заключает угрозы и носит характер ультиматума,—Народный комиссариат иностранных дел не считает возможным принять этот документ и возвращает его без рассмотрения.

Вызываем на социалистическое соревнование коллектив Никитовской дистанции пути

Мы, стахановцы, командиры и политработники Анжерской дистанции пути, обсудив обращение железнодорожников Северо-Донецкой дороги с единодушным мнением одобряем этот замечательный боевой призыв.

Мы с радостью принимаем и горячо поддерживаем предложение железнодорожников Сестро-Донецкой о продолжении социалистического соревнования и после 30 июля, за достойную встречу зимы 1939-40 года, с тем чтобы встретить ее во всеоружии.

Принимая вызов, мы берем на себя следующие обязательства и вызываем на соревнование путейцев Северо-Донецкой дороги станции Никитовка.

К Всесоюзному дню железнодорожника—30 июля хорошо провести текущий ремонт пути, отменить все предупреждения на нашей дистанции, дать возможность, чтобы наши машинисты водили поезда на кривоносовских скоростях.

Вывести нашу дистанцию из аварийных в передовые на дороге. Образцово подготовиться к зиме. Оказывать всемерную помощь МПС № 19 в проводимых работах на нашей дистанции.

Сданные в эксплуатацию километры, пройденные средним и капитальным ремонтом, содержать в отличном состоянии, к 15 сентября обеспечить все околотки и рабочие отделения необходимыми запасными частями, обеспечивающими бесперебойную и безаварийную работу в зиму 1939—40 гг.

К первому сентября сдать гостехэкзамен по Правилам технической эксплуатации и должностным инструкциям не ниже как на хорошо.

По поручению коллектива Анжерской дистанции пути:

Зайцев—начальник дистанции пути, Черных—зам. нач. по политической части, Скребушевский, Соболевский—старшие дорожные мастера, Домрин, Еремин, Бирюков, Москаленко, Филатов, Коломеец—дорожные мастера, Гридин, Сараев, Старовойтов, Фирсов—бригадиры, Дементьев, Коротков—стахановцы, Лазарев—путевой обходчик-стахановец, Мочульский, Шанин, Литвинов, Головин—стахановцы, Кобзев—путевой обходчик-стахановец, Мезинов—путевой обходчик-стахановец, Исаев—стахановец и др.

Водить поезда по гарантийным путевкам

Огромный подъем вызвало в нашем коллективе обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги. Сейчас среди главных и старших кондукторов нашего Тайгинского резерва ширится соревнование за достойную встречу Дня железнодорожника—30 июля.

Отвечая конкретными стахановскими делами на вызов железнодорожников Северо-Донецкой я со своей стороны обязуюсь добиться еще лучших показателей, встречу зиму 1939/40 года в полной боевой готовности. Вношу предложение: по примеру вагонников станции Тайга ввести гарантийные путевки для главных кондукторов. Введение в жизнь этих путевок даст возможность полностью устранить допущение коммерческих браков в принимаемых поездах, создаст большую ответственность за правильность подбора документов на вагоны.

Я считаю, что мое предложение вполне приемлемо, оно является мощным средством борьбы за быструю оборот вагонов, за продвижение поездов строго по графику.

В. Капитоненко,

главный кондуктор Тайгинского резерва.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО СТАХАНОВЦЕВ СТАЦИИ ЯЯ

В социалистическом соревновании, развернувшимся в ответ на обращение коллектива Северо-Донецкой дороги, стахановцы станции Яя добиваются улучшения в своей работе.

Составители поездов тт. Парошин, Рогатов, Ключев, сцепщики тт. Шопин, Белов и Суржанский, применяя метод Краснова—Кожухаря, формируют поезда за 25-30 минут при норме 40.

Стрелочники тт. Долганов, Ревякин, Урюпов, Даниленко и др. работают без брака и аварий, содержат свои стрелки в отличном состоянии.

В целом коллектив обязался встретить День железнодорожника—30 июля высокими показателями в работе и большевистской подготовкой к зиме.

Лагунов,

начальник станции Яя.

В ответ на обращение

Широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки среди коллектива второй жилищно-ремонтной конторы станции Тайга. Особенно подьем чувствуется сейчас, после обращения железнодорожников Северо-Донецкой.

Высокими образцами стахановской работы встречает Сталинский день железнодорожника-30 июля каменщик т. Курганов. Он выполняет дневную норму выработки на 211 процентов. Еще больших показателей в работе добился штукатур т. Усков, его производительность труда за смену выражается в 250—300 процентов.

Чернорабочие тт. Якубовская и Чиркина вырабатывают по две нормы за смену.

Капуста,

пред. МК НКЖ-2

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

О членах и кандидатах партии, являющихся членами ВЛКСМ

Постановление ЦК ВКП(б)

1. В соответствии с § 64 Устава ВКП(б) обязать обкомы, крайкомы, ЦК компартий союзных республик закончить к 1 августа 1939 года снятие с учета в комсомольских организациях всех членов и кандидатов партии, которые не занимают руководящих постов в комсомольских организациях.

2. Считать, что к работникам, занимающим руководящие посты в комсомольских организациях, относятся: члены комитетов первичных организаций ВЛКСМ, группорги и члены цеховых бюро ВЛКСМ, члены райкомов, горкомов, окружкомов, обкомов, крайкомов и ЦК ВЛКСМ союзных республик, заведующие отделами и инструкторы комитетов ВЛКСМ, пионервожатые и помощники по комсомолу.

3. Персональные списки членов и кандидатов партии, которые, в соответствии с § 64 Устава ВКП(б) остаются членами ВЛКСМ, должны быть рассмотрены и утверждены райкомами, горкома ВКП(б) по представлению райкомов, горкомов ВЛКСМ.

4. Члены ВЛКСМ, вновь принимаемые райкомами, горкома ВКП(б) в члены или кандидаты партии и не занимающие в комсомольских организациях руководи-

щих постов, должны сниматься райкомами, горкома ВЛКСМ с комсомольского учета по предъявлении ими партбилетов или кандидатских карточек.

5. Установить, что члены и кандидаты партии, не являющиеся членами ВЛКСМ, могут быть избраны в руководящие органы комсомольских организаций с разрешения соответствующих парторганизаций и в таком случае они должны вступить в члены ВЛКСМ.

Прием в члены ВЛКСМ членов и кандидатов партии, избранных в руководящие органы комсомольских организаций, производится непосредственно райкомами, горкома ВЛКСМ без обсуждения вопроса о приеме на собраниях первичных комсомольских организаций и без представления требуемых по Уставу ВЛКСМ рекомендаций.

6. Разъяснить, что члены и кандидаты партии, работающие в настоящее время в комсомольских организациях в качестве агитаторов, пропагандистов и лекторов, могут и после выбытия из комсомола по заданию партийных организаций выполнять эту работу, оказывая необходимую помощь комсомольским организациям.

Агитатор Василий Гранкин

С большой активностью железнодорожники Тайгинского отделения, как и весь многонациональный народ нашей необъятной социалистической родины, изучают материалы XVIII съезда ВКП(б).

Эту почетную, большой политической важности работу ведет огромная армия агитаторов. Агитаторы несут большевистское слово в массы, широко разъясняют материалы XVIII съезда ВКП(б) и все решения партии и правительства. Они проводят читки, беседы на квартирах рабочих, в цехах и сменах.

В коллективе третьего паровозного отделения станции Тайга, особо выделяется на агитационной работе среди населения комсомолец Василий Гранкин. Впервые его послали на участок агитатором во время подготовки к выборам в Верховный Совет СССР.

С тех пор на своем агитационном участке тов. Гранкин с большим желанием и усердием ведет массовую политическую работу. Он регулярно проводит читки и беседы среди жителей своего участка. Умелой агитационной работой тов. Гранкин заинтересовал своих слушателей. С первых же дней он сумел заинтересовать слушателей проводимыми беседами. Не проходило ни одного занятия без глубокого разбора прочитанного материала.

Тов. Гранкин держит своих слушателей

в курсе всех решений партии и правительства. Он на своем участке глубоко изучил Майский пленум ЦК ВКП(б), доклад товарища Молотова на III сессии Верховного Совета СССР, приказы Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича №№ 157/Ц, 144/Ц и другие. Яркое и доходчиво довел до слушателей значение Сталинского дня железнодорожника — 30 июля. Часто тов. Гранкин знакомит своих слушателей с международным положением. Он рассказывает им о героической борьбе китайского народа, борющегося против фашистской японской военщины. После читки ему задается много вопросов, на которые слушатели всегда получают исчерпывающие ответы.

Агитационная работа стала любимым делом тов. Гранкина. Прежде чем пойти на участок, он тщательно готовится к проведению читок и бесед. Регулярно посещает партийный кабинет, получает там консультацию, литературу и практические задания.

Все свои силы и умение в агитационной работе — говорит тов. Гранкин, я направляю на то, чтобы мои слушатели встретили Сталинский день железнодорожника — 30 июля, новыми производственными подарками в деле нового подвига нашей социалистической родины.

И. В. Гавриленко.



На снимке: инструктор райкома ВКП(б) тов. Матвеев А.Р. в колхозе «Путь к социализму» Каргатского района, читает группе колхозников постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О мерах охраны общественных земель колхозов от разбазаривания».

(Бюро клише ОблГАСС).

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ДВУХ ДЕПО

Наше слово к коллективу депо Тайга

Коллектив депо Славянск Южно-Донецкой по боевому развернул социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки.

Готовясь к Сталинскому дню железнодорожника, мы добились некоторых успехов. В течение весны и лета этого года у нас выросли десятки новых замечательных водителей тяжелых поездов, которые продвигают поезда точно по графику, перевыполняют нормы технической скорости и экономят топливо. Особенно хорошо работают почетный железнодорожник старший машинист тов. П. Лавриков, его напарники комсомольцы тт. Черторижский и Ладыгин, машинист паровоза № 20-1801 тов. Третьяков и его напарник тов. Ушкало, машинисты тт. Филин, Волозев и др.

Благодаря стахановской работе наших передовых людей, депо Славянск в июне достигло среднесуточного пробега паровозов 337 километров при норме 335. В первой декаде июля пробег увеличился еще на 3—5 километров в сутки. Техническая скорость при норме 34,1 километра в час доведена в июне до 40,7 километра, а в первой декаде июля при норме 37,9 часа — до 41,4. В июне сэкономили 423 тонны угля.

Для успешной работы паровозов требуется стахановское отношение к делу не только со стороны машинистов, но и со стороны комплексных бригад, ремонтирующих локомотивы. Наши ремонтники хорошо понимают это и производят ремонт высококачественно, строго по графику. Замечательно работает у нас комплексная бригада орденосца Андрея Морозова. Готовясь ко Дню железнодорожника, эта бригада систематически выполняет суточное задание на 200, а иногда и на 400 процентов. Паровозы из ремонта она, как правило, выпускает в одну смену.

Но у нас еще много неиспользованных резервов для дальнейшего улучшения работы и, прежде всего, для лучшей эксплуатации паровозов. За счет увеличения числа машин, работающих по кольцу, мы добиваемся резкого повышения показателей использования локомотивов. Мы ведем дальнейшую борьбу за увеличение пробега локомотива между промывками и обточкой, за повышение технической скорости и среднесуточного пробега, за полную ликвидацию брака и аварий.

Товарищи паровозники Тайгинского отделения! Лето — золотое время для подготовки к зиме. Надо использовать буквально каждый час, каждую минуту. У нас, например, уже составлен конкретный план подготовки к зиме. Мы заканчиваем генеральный осмотр котлов. Начали ремонтировать станки, помещения паровозного.

Стахановцы и командиры Северо-Донецкой дороги предложили начать социалистическое соревнование дорог угля и металла. Наша Южно-Донецкая поддержала это предложение. Коллектив нашего депо также горячо поддерживает эту замечательную инициативу и вызывает вас, стахановцев, командиров, техников и политработников депо Тайга, на социалистическое соревнование.

Мы берем на себя следующие обязательства:

— Добьемся, чтобы не менее 50 процентов поездных паровозов работало четко по кольцевому графику.

— Среднесуточный пробег паровоза доведем до 350 километров при норме 335, техническую скорость до 45 километров в час при норме 38.

— Будем ежедневно экономить не менее 15 процентов топлива.

— Межпромывочный пробег локомотивов при норме 5000 километров доведем в среднем по депо до 8000 километров.

— К 1 октября образцово закончим все подготовительные работы к зиме.

Товарищи стахановцы, ударники, командиры Тайгинского депо! Выходите на социалистическое соревнование за передовое место наших дорог угля и металла по сети Советского Союза.

Письмо принято на общем собрании депо Славянск, присутствовало 600 человек.

Принимаем вызов коллектива депо Славянск

С большой радостью мы принимаем вызов на социалистическое соревнование коллектива депо Славянск Южно-Донецкой дороги.

Готовясь большевистскими делами встретить Сталинский день железнодорожника, мы полностью одобряем обязательства, выдвинутые в письме стахановцев и командиров депо Славянск и дополнительно берем на себя выполнение следующих обязательств:

— Перевыполнять норму технической скорости не менее 5 километров в час.

— Ежемесячно экономить 1.500 тонн топлива.

— Программу подвального ремонта перевыполнить на 7 паровозов.

— 20 августа закончить подготовку депо к зиме.

— Ежемесячно проводить не менее 100 тяжелых поездов.

— Простой паровозов на промывке сократить на 2 часа против нормы.

— В кратчайший срок ликвидировать брак в работе.

У нас в депо широко развертывается социалистическое соревнование. Машинисты-кривоносцы добиваются высоких технических скоростей, экономят топливо, успешно внедряют тяжеловесы и кольцевую езду, как основу высококультурной работы паровозного парка.

Кривоносовец тов. Чуланов в июне сэкономил 25 тонн угля, тов. Прилепов — 29 тонн угля, Ткаченко — 17 тонн угля. Эти машинисты систематически перевыполняют норму технической скорости на 5 — 7 километров в час.

В целом коллектив паровозников в июне сэкономил 1.950 тонн угля. Машинисты-тяжеловесники за 15 дней июля провели 61 тяжеловесный поезд. Слесари-стахановцы комплексных бригад тт. Захаров, Посохов, Насонов, Тамбовцев и другие выполняют задания от 200 до 400 процентов. Комплексные бригады тт. Юдина и Шимбеля выпускают паровозы из промывочного ремонта за одну смену. Процент больных паровозов держим ниже нормы на 2 процента.

Боевой коллектив Тайгинского депо заверяет, что в соревновании дорог угля и металла тайгинцы покажут большевистские образцы и выйдут в число передовых по сети.

Будем совместно добиваться новых славных побед на благо нашей социалистической родины!

Письмо принято на общем собрании Тайгинского депо, присутствовало 700 человек.

Борьба за экономию топлива на ж.д. транспорте — важнейшая государственная задача.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ВЫПОЛНИМ

ПРИКАЗ № 144-Ц

В БОРЬБЕ ЗА ЛУЧШИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Чистый и исправный паровозный котел, как правило, дает возможность паровозной бригаде добиться высокой форсировки и тем самым обеспечить большую экономию топлива. Вот почему в основу всей своей работы я прежде всего поставил задачу — содержать паровоз в чистоте и исправности. Именно благодаря этому я добился хороших успехов в деле выполнения приказов Сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича по экономии топлива. За первую половину 1939 года на своем паровозе № 20-0000 серии «ФД» я сэкономил 102 тонны топлива. Рекордным месяцем был июнь, когда мне со своей бригадой удалось сэкономить 33 тонны угля.

В каждую поездку я стараюсь вместе с углем, путем непрерывного примешивания, использовать изгарь, древесные опилки и шлакоотсев. Изгари и шлакоотсева я беру по весу от 15 до 20 процентов. В начале мы заправляем топку хорошим чистым углем, по мере разгорания добавляем изгарь. Стокером мы пользуемся только на затяжных подъемах, а на более легком ходу, как Хоприно — Яшкино топку прожигаем ручным способом.

В пути следования, особое внимание я уделяю на использование антинакипина и продувку котла. В этом мне очень хорошо помог машинист-инструктор т. Логви-

нов. В каждую свою поездку он старается дать паровозным бригадам целый ряд практических советов и указаний.

Благодаря слаженности в работе, наша колонна в целом, руководимая инструктором машинистом Логвиновым не имела пережога. В июне она сэкономила 431 тонну угля. В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки колонна завоевала переходящее красное знамя руководства паровозного депо. Руководитель колонны машинист-инструктор т. Логвинов держит переходящий мандат политотдела Томской дороги.

Одним из главнейших показателей социалистического соревнования каждого паровозника должно стать выполнение приказов № 144/Ц и 157/Ц Сталинского наркома Л. М. Кагановича, — это борьба за экономию топлива и за быстрейший оборот вагона и паровоза.

Моя паровозная бригада своих темпов в работе и высоких образцов за экономию топлива не сдаст. К Сталинскому дню железнодорожника — 30 июля мы придем с еще лучшими показателями и закрепим их на осенне-зимние перевозки.

Мартынюк,

машинист Кривососовец, вожак осовиахимовской колонны паровозов.

КАК Я ДОБИВАЮСЬ ЭКОНОМИИ УГЛЯ

Одной из важнейших государственных задач, поставленных перед железнодорожниками, а в первую очередь перед паровозниками, является борьба за экономию топлива. Беречь и экономить топливо обязывает нас приказ № 144-Ц Сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Как только мне вручили паровоз № 20—2086 серии «ФД» я поставил перед собой цель, чтобы моя бригада систематически экономила уголь, так же, как я экономил его работая на паровозах других серий.

Успехов борьбы за экономию топлива моя паровозная бригада добилась благодаря умелому отоплению паровоза. До отправления поезда помощник машиниста, как правило, заправляет топку паровоза в ручную, сырым углем. И только тогда, когда поезд на полном ходу, применяем стокерное отопление. Стокер главным образом используется на затяжных подъемах.

В зимних условиях работы, при моро-

зах 45-50 градусов мы пользуемся поливкой угля прибором машиниста теплотехника Назарова И. Н. При вступлении на затяжной подъем открываем стокер, тут же открывается прибор для поливки угля. Перед выходом же с подъема прибор для поливки угля закрываем, прогоняем сырой уголь с сухим и приостанавливаем работу стокера.

По перевалистым местам профиля пути и на уклонах мы пользуемся исключительно ручным отоплением.

Большим резервом для получения экономии топлива является комбинированное топливо — смесь угля со шлакоотсевом и изгарью, которые мы используем на 25 процентов. В течение всей моей работы в зимних и летних условиях доказано, что такой метод отопления с использованием шлакоотсева и изгари дает большую экономию топлива.

А. Ганжа,

машинист депо Тайга.

МОЙ ОПЫТ

Помощником машиниста я работаю с 1935 года. За этот период времени мне пришлось ездить на многих паровозах, в том числе и серии «ФД». В первую поездку на паровозе «ФД» я поехал с инструктором топилищиком из депо Новосибирск. Тщательно присматриваясь к его работе я старался перенять все его приемы и с тех пор стал упорно осваивать устройство и работу стокера, правильное пользование им.

Мои труды не пропали. Вскоре я не плохо овладел техникой отопления нового для меня паровоза, стал экономить топливо.

17 ноября 1938 года руководство депо меня назначило работать инструктором топилищиком. С этого периода времени я передаю уже свой опыт другим помощникам машинистов. Придя на паровоз где работает неопытный помощник машиниста я инструктирую его как заправлять стокер, проверяю вместе с ним смазку в картере, затем проверяю дутье и состояние сопел. После этого пускаю машину в холостую при закрытых задвижках на задний ход, убеждаюсь в исправности конвейерного кнута.

Перед отправлением поезда, даю указание помощнику машиниста разводять огонь в ручную, мокрым углем и не пускать стокер в действие до тех пор, пока не проедет метров 500-800. Тут уже необходимо все время наблюдать за состоянием огня в топке и добавлять топливо в ручную, а затем уже пускать стокер в действие и дальше вести отопление сообразуясь с профилем пути.

При ходе паровоза без пара и на легком профиле, а так же при езде резервом я рекомендую стокером совсем не пользоваться, а топить в ручную. Перед закрытием пара необходимо стокер закрывать, так как это необходимо для прогара. Регулировать подачу угля в топку можно по выходящему дыму. При хорошем огне выходит светло-серый дым, а при плохом — черный. При полной форсировке котла на участке Тайга — Балотная я рекомендую помощникам машинистов продувать трубы не менее чем 2-3 раза, это дает возможность держать трубы чистыми и улучшает паробразование в котле.

Передавая свой опыт работы я добился того, что такие помощники машинистов как тт. Емельянов, Климанов, Краев и другие в настоящее время систематически экономят топливо.

Живолуп,

инструктор — топилищик.

МПС—20 плохо ремонтирует путь

В машинно-путевой станции № 20 есть все условия для успешного выполнения плана капитального и среднего ремонта пути в указанные сроки Сталинским наркомом товарищем Л. М. Кагановичем. Однако на деле, ремонтные работы недопустимо затягиваются. На 10 июля годовая программа капитального и среднего ремонта пути выполнена всего лишь на 32 процента.

Чем можно объяснить такое позорное отставание с выполнением плана ремонтных работ? Объяснить можно только нежеланием по большевистски заниматься вопросом ремонта пути. Это можно подтвердить целым рядом фактов.

Механизмы используются плохо, перебивка пути происходит с большим нарушением уровня и шаблона. При смене рельс заусеницы со старых шпал не стесываются. Рихтовка пути производится не

доброкачественно. Водоотводы на станции Яшкино до сего времени еще не оборудованы.

Начальники ремонтных колонн Пахирко и Лисин встали на путь прямого игнорирования приказа наркома товарища Л. М. Кагановича — о запрещении рубки рельсов. Они, как правило, рельсы не распиливают, а обрубают. Об этих преступных делах Пахирко и Лисина хорошо известно начальнику машинно-путевой станции т. Хоменко и его заместителю по политчасти т. Самойлову, но мер с их стороны ни каких не принимается.

В машинно-путевой станции нет также надлежащей заботы о росте стахановцев, о поднятии производительности труда. Партийные и профсоюзные руководители МПС-20 много говорят о социалистическом соревновании и стахановском движении, но дальше разговоров не желают идти. Ни

начальник т. Хоменко, ни его заместитель по политической части т. Самойлов и председатель МК т. Перепелкин не знают стахановцев, не руководят стахановским движением. Главный инженер т. Зубов ни разу не поинтересовался, кто же из рабочих дает высокие показатели труда, он не организовал передачи опыта передовых людей отстающим. А между прочим в МПС-20 есть много замечательных людей передовиков производства, но их никто не замечает. Техническая учеба с рабочими не проводится.

Нельзя дальше терпеть такие позорные темпы ремонта пути, нужно все внимание обратить на приведение стальных путей в надлежащий порядок. Добиться того, чтобы ремонт пути был закончен строго в указанные наркомом сроки.

Сафронов,

инструктор политотдела отделения.

Организатор передовых методов работы

Член ВКП(б) Афанасий Федотович Стаин на станции Судженка, в должности маневрового машиниста, работает 3 года. За все это время он не допустил ни одного случая брака в работе.

Секрет достигнутых успехов т. Стаина кроется прежде всего в том, что он любит свой паровоз, добросовестно относится к порученному ему делу.

С первых же дней, как только Афанасию Федотовичу был доверен маневровый паровоз № 4883, он взялся за приведение его в образцовый порядок. За овладение техникой работы на нем Афанасий Федотович много работает над собой. По вопросам новой техники он читает материалы в журналах, газетах и брошюрах.

Советуясь по работе с машинистами тт. Твердохлебовым и Коровиным, прислушиваясь к ним, он упорно изучал их стахановские методы в работе. Изучая приказы НКПС, чувствуя повседневную заботу и внимание со стороны Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича рос и развивался машинист т. Стаин.

Уверенный в своих силах, т. Стаин включился в пред'ездовское социалистическое соревнование и в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Т. Стаин пришел в партком станции и заявил: — я беру обязательство активно включиться в соревнование. Моя паровозная и составительская бригады готовы с честью выполнить производственный план и задание.

Так было положено начало замечательной инициативы коммуниста т. Стаина, направленной на четкую и безаварийную работу, на выполнение государственного плана погрузки на ст. Судженка.

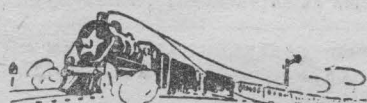
Слаженная работа паровозной бригады и в целом смены, сыграла не маловажную роль. В смене выросли замечательные стахановцы, показывающие высокие образцы в работе. Помощник машиниста т. Микиянский, хорошим уходом за машиной добился безотказной и четкой работы механизмов паровоза. Составитель т. Николаев формирует поезд за 30 минут при норме 1 час. Стрелочники тт. Васильев, Долговых Д. работают без аварий и браков, содержат свои стрелочные районы в отличном состоянии. Они готовят маршруты приема и отправления поездов за 3-4 минуты. Осмотрщик вагонов т. Петухов четко и аккуратно составляет натурные листы. На списывание составов он затрачивает по 10-12 минут при норме 25.

Т. Стаин не только хороший производитель, но вместе с тем, являясь коммунистом в своей смене он проводит большую политико-массовую работу. С момента выборов в Верховный Совет СССР и РСФСР в его агитационной работе не было перерыва. По материалам XVIII съезда ВКП(б) т. Стаин на своем агитационном участке провел 19 занятий. Он так же ярко и доходчиво разъясняет своим слушателям решения III Сессии Верховного Совета СССР, решения Майского пленума ЦК ВКП(б), знакомит их с приказами Сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Афанасий Федотович со своей паровозной бригадой деятельно готовится к зиме: отеплена паровозная будка, весь инструмент приведен в образцовое состояние, пополнен запас необходимых запасных деталей.

Паровозная бригада и в целом смена готовятся по-большевистски встретить Сталинский день железнодорожника — 30 июля.

И. В. Гавриленко.





Китайские женщины активно участвуют в борьбе своего народа против японских захватчиков. На снимке: китайские девушки на занятиях в школе санитарок. Фотохроника ТАСС.

За рубежом

Усиление германских войск в Данциге

ЛОНДОН, 17 июля. (ТАСС). По сообщению газеты „Ньюс кроникл“, среди находящихся в Данциге 17 тысяч германских «туристов» имеются регулярные германские войска. По сведениям газеты „Дейли телеграф энд Морнинг пост“, в Данциге сосредоточено до 15 тысяч германских войск.

Волнения в германских войсках в Чехо-Словакии

ПАРИЖ, 17 июля. (ТАСС). Газеты «Ордр» и «Эвр» сообщают о волнениях, вспыхнувших в германских частях, расквартированных в Чехо-Словакии. Германскому полку в Пильзене было приказано отправиться на польскую границу. Солдаты отказались покинуть город. Для умиротворения был вызван полк штурмовиков. Несколько солдат расстреляно.

Аналогичный случай произошел в чешском городе Млада Болеславе.

Китайские зенитчики сбили японский самолет

ТОКИО, 18 июля. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что вчера генерал-майор Тодзи и 12 офицеров вылетели на самолете из Ханьбоу в Нанкин. В тот

же день вечером самолет был сбит китайскими зенитными орудиями в 15 километрах к северо-западу от горы Лаочжуншань. Самолет разбит, все офицеры убиты.

Дезертирство из германской армии

ВАРШАВА, 18 июля. (ТАСС). По сообщению газеты «Иллюстрированы курьер подзеньны», на днях вблизи пограничного пункта Градево перешли территорию Польши 4 германских солдата, а в местечке Рачеб — 6 солдат. Перешедшие границу заявляют, что причина дезертирства — не человеческое обращение с солдатами и невыносимый террор со стороны агентов Гестапо, находящихся в каждом подразделении германской армии.

ВРЕДНАЯ САМОУСПОКОЕННОСТЬ

До сего времени железнодорожники станции Тутальская отличались тем, что в течение года они работали слаженно и без брака. Однако за последние дни, успокоившись на достигнутых успехах, коллектив резко ухудшил дисциплину и содержание стрелочного хозяйства. Достаточно привести два, три факта.

4 июля вступила дежурить смена №4, дежурного по станции Склемина. Работники смены дежурство не приняли так, как этого требует параграф 269 Правил технической эксплуатации. Дежурный по станции Склемин вовсе не принял ключей от стрелок №№13 и 19 с замками системы Милентьева. В последствии выяснилось, что ключи от этих стрелок находились в замках, тогда как по техническому распоряжению акту станции они должны быть у дежурного по станции.

Проверяя работу стрелочников Склемина допустил второе нарушение, он послал постороннее лицо (экспедитора почты) на стрел-

ку, чтобы тот запер ее, а ключ принес ему.

Стрелка № 13 охранная, в нормальном положении не допускающая выезд подвижного состава на пути приема поездов — заперта не была, так как ключи от нее находились в замке. Стрелка №17 так же не запирается, нет замка. Стрелочник этого поста Валобуев грубо нарушает Правила технической эксплуатации, держит стрелку незапертой.

Из стрелочного инвентаря на посту у Валобуева нет полагающегося комплекта запасных костылей.

На вопрос, почему вы встречали поезд без сигнала и не имели при себе сигнального рожка? Валобуев ответил, что у него рожка нет, вместо рожка есть свисток, который по его мнению вполне заменяет рожок.

— Покажите где у вас петарды?

Валобуев вытащил две петарды из кармана, а остальные хранил в будке, объяс-

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ФИЗКУЛЬТУРНИКОВ

Демонстрация готовности к труду и обороне

18 июля Тайгинские физкультурники вышли на парад, посвященный Всесоюзному дню физкультурника дружными колоннами, украшенными портретами вождей, лозунгами и цветами.

Парад открылся митингом на котором выступил секретарь Тайгинского горкома ВКП(б) тов. Срибненко, начальник политотдела тов. Русаков, секретарь райкома ВЛКСМ т. Еремчук и другие.

После митинга колонны физкультурников под звуки марша стройными рядами прошли по стадиону. Трудящиеся гор. Тайга бурными рукоплесканиями приветствовали это замечательное зрелище.

Десятки физкультурников в этот день приняли участие в коллективных и индивидуальных соревнованиях.

Соревнования начались смешанной военизированной эстафетой, в которой приняли участие коллективы: стрелковой охраны, паровозного депо, вагонного участка, станции Тайга, сборный коллектив общества «Локомотив», «Динамо» и Мазаловского леспромхоза. Всего в соревновании приняло участие 147 человек.

Первое место в соревновании занял коллектив вагонников, проведя военизированную эстафету с наименьшим допущением ошибок, чем другие коллективы.

В забеге на 100 метров для мужчин лучшее время показали тт. Замятин («Локомотив») и Рассомахин («Динамо») — 13,8 секунды, поделив между собой первое и второе места. В забеге на 100 метров для женщин, лучшее время показала т. Волкова А. («Локомотив») пробежавшая эту дистанцию в 16,2 секунды. По прыжкам в длину и высоту завоевал первое место т. Лапшин В. (спорт. общество «Локомотив»), прыгнув в длину 5 м. 48 см. и в высоту 1 м. 50 см.

Хорошие результаты по гранатометной стрельбе показали тт. Бобкин А., забросивший ее на 66 метров 80 см., Демьянов на 61,20 м., Беклемищев на 50,70 м., Батухтин Г. на 59,10 м. и др.

По окончании соревнований состоялась встреча футбольных команд обществ «Локомотив» и «Динамо». Футбольный матч выиграла команда «Локомотив» со счетом 4:2.

П. В.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Больше года работаем без рукавиц

На 2-м околоте, 5-й дистанции пути (станция Яшкино) рабочие не обеспечиваются спец. мылом и рукавицами.

На неоднократные просьбы со стороны рабочих, начальник дистанции пути т. Дрямин не обращает ни какого внимания. Рабочие, работающие по ремонту пути и сбору металлической лопы, за период 1938-39 гг. получили всего по 200 грамм спец. мыла, а рукавиц совсем не получали.

Несколько раз рабочие обращались к

зам. нач. по политчасти т. Баранову, но так же безрезультатно.

Работая без рукавиц, зачастую рабочие портят себе руки, подвергая их ушибам и ранениям.

Мы обращаемся к инспектору труда т. Покорскому с просьбой помочь нам добиться получения недостающих нам рукавиц и спец. мыла.

Мазунин,

старший рабочий 2-го околоте 3-го отделения ст. Яшкино.

Не устраняют неисправности

На станции Судженка стрелочное хозяйство находится в запущенном состоянии. Крестовины стрелок №№12,31 и 43 не обеспечивают безопасности движения поездов. Многие переводные бруссы так же пришли в негодность и требуют замены.

27 июня, комиссия квартального осмотра предложила дорожному мастеру Алексееву устранить обнаруженные дефекты и технические неисправности на стрелках, но без результата. Он по прежнему упорно не желает приступать к их устранению.

Г. Назаров

Зам. нач. станции Судженка.

Одни обещания

На б/п Пихтач служебное помещение, многие квартиры рабочих и отдельные кладовые находятся в крайне запущенном состоянии. В основном здании б/п., где находится комната дежурного по блоку-посту и расположено большинство квартир рабочих, крыша пришла в негодность, проржавела. Во время дождя квартиры заливаются водой. Штукатурка стен и потолка потрескалась и отваливается. Полы от сырости прогнили.

Неоднократные приезды представителей от ремонтно-строительной конторы Тайгинского отделения, не дали ни каких положительных результатов. Приедут, наметят сроки ремонта здания и уедут.

Об этом хорошо известно начальнику отделения т. Руссакову и начальнику жилищно-ремонтной конторы т. Осипенко, но ни каких мер к ремонту до сего времени с их стороны не принято.

В. Лебедев,
дежурный по блоку/посту Пихтач.

Ответ. редактор
П. ПЛЕНИН.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Редакции газеты „За большевистский транспорт“

ТРЕБУЮТСЯ

бухгалтер и опытный корректор.
Обращаться в часы занятий.

Подавшим заявления на женские курсы — просьба явиться 22 июля в дел приема и увольнения службы движения (комната № 37). Прием с 10 часов утра до 3 часов дня.

Зав. курсами.