

За БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 3 (966)

6 января 1940 года, воскресенье

Цена 6 коп.

МНОЖИТЬ РЯДЫ ПАПАВИНЦЕВ

Успешная работа железнодорожного транспорта зимой в огромной степени зависит от подготовленности паровозного хозяйства. Здоровый паровоз — это одна из важнейших гарантий бесперебойной работы в любых условиях, в любое время года.

Машинист орденосец **Александр Петрович Папавин**, из депо Всполье Ярославской дороги, внес важный вклад в науку транспорта. Он продлил жизнь и **увеличил срок службы паровоза в движении**. Одиннадцать лет водит поезд его паровоз и за все это время ни разу не потребовал капитального ремонта. 800 тысяч километров пробежал паровоз этого замечательного водителя. Папавин своим стахановско-кривоносовским опытом обогатил науку, показал, чего можно добиться умелым, заботливым уходом за одной из важнейших частей паровозного котла — топкой.

Успех метода Папавина обеспечило то, что он безукоризненно и честно выполнял указания тов. Л. М. Кагановича о необходимости хозяйского, любовного ухода машиниста за своим паровозом, за каждой деталью машины. Бережно ухаживая за каждой деталью паровоза, Папавин воспитывал такое же отношение к машине и всей паровозной бригады. Путь машиниста Папавина и его товарищей — это путь благородных советских людей, безгранично преданных делу Ленина — Сталина. Это люди, которые верой и правдой служат народу и отдают все свои силы и способности за дальнейший расцвет социалистической родины.

Сегодня в номере мы помещаем письмо машиниста-орденосца депо Всполье т. А. И. Папавина ко всем паровозникам железнодорожного транспорта для глубокого изучения его замечательного метода работы.

Появившиеся в свет слова о замечательных делах т. Папавина и его творческая инициатива нашли живой отклик среди паровозников Тайгинского отделения. Изодня в день множатся ряды папавинцев, машинистов высокой культуры, мастеров стахановско-кривоносовской езды. Ярким свидетельством этому могут служить целый ряд замечательных успехов, достигнутых Тайгинскими паровозниками в связи со встречей нового 1940 года.

Пример любовного и бережного ухода за паровозом показывает машинист-орденосец, водитель тяжёловесных поездов, т. В. Иванов. В ответ на призыв т. Папавина он взял обязательство сделать междупромысловый пробег паровоза 25 тысяч километров.

Лучший машинист пассажирского паровоза № 207—68, не знающий браков в работе, т. К. Чуланов уже сейчас добился на своем паровозе 52 тысячи километров междуподъемного пробега. Его машина является показательным образцом чистоты и технической исправности. В результате любовного отношения и ухода за своей машиной паровозная бригада Чуланова с каждым днем добивается все лучших и лучших показателей в работе. За декабрь т. Чуланов перевыполнил техническую скорость по вождению курьерских поездов на 5 километров в час, причем, за этот месяц сэкономил 36 тонн угля.

С большевистской настойчивостью, преодолевая на пути все препятствия, увеличивают пробеги своих паровозов машинист пассажирского парка т. С. Иванов и его спарщик машинист т. Н. Корягин. Первый из них в декабре перевыполнил тех-

ническую скорость на 7 км и второй на 10 км в час, и оба сэкономили 43 тонны угля. Взятое обязательство — сделать на своем паровозе междупромысловый пробег 65 тысяч километров — они с честью выполняют. Такие машинисты, как тт. С. Корж, Н. Бакланов и Л. Дудко на паровозе № 18-79 дали экономию топлива в декабре 100 тонн, машинисты тт. И. Силенко, Р. Дудченко, М. Долгополов как система перевыполняют техническую скорость. Все они, чтобы удлинить пробег своих паровозов, действуют как т. Папавин. Они строго следят за каждой деталью, умело пользуются антинакипином, четко выполняют приказы наркома и инструкции о работе машиниста. Они делятся своим опытом работы с молодыми машинистами и обучают их искусству водить поезд по-кривоносовски.

Однако, наряду с успехами в коллективе паровозников имеется много недостатков. По вине нерадивых машинистов допускаются грубейшие нарушения Правил технической эксплуатации. В декабре было допущено 17 случаев порчи паровозов в пути следования, 20 обрывов и 9 растяжек. За 4 дня января допущено 11 браков, из них 2 случая поджога паровозов. Отдельные комплексные бригады допускают повторки в ремонте паровозов на подъеме и на промывке.

Рост браков и повторок говорит о том, что парторганизации и командиры из паровозного отделения и депо еще не стали подлинными организаторами безаварийной работы.

Задача командиров и политработников — широко развернуть социалистическое соревнование среди машинистов, систематически внедрять испытанный метод Папавина. Главное внимание должно быть обращено на организацию труда в паровозных бригадах, на овладение каждым машинистом опытом ухода за паровозом папавинским. Машинист-папавинец, удлиняя сроки службы деталей, наиболее подверженных износу, стремящийся увеличить безремонтный пробег своего паровоза, делает большое государственное дело. Он этим разгружает депо от производства излишнего ремонта, а отсюда, как вывод, увеличивает полезную работу паровоза.

Развертывая папавинское движение, необходимо обратить серьезное внимание на работу ремонтных комплексных бригад паровозного депо — промыслового, подъемного и механических цехов. Нужно добиться того, чтобы комплексные бригады активно помогали каждому машинисту папавинцу, чтобы она для него выпускала паровоз с высоким качеством ремонта, который бы полностью обеспечивал его безремонтный пробег.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны стать во главе папавинского движения. Вдохновленное сталинским наркомом товарищем Л. М. Кагановичем, это замечательное, новое движение папавинцев необходимо широко развернуть не только среди паровозников, но и среди всех железнодорожников Тайгинского отделения.

Широким внедрением опыта Папавина, большевистской работой паровозники Тайгинского отделения обеспечат бесперебойную, четкую деятельность железнодорожного конвейера в зиму 1940 года.

Широко внедряйте прекрасный опыт Папавина!

Отделенческая Доска почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов народного комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса, с железнодорожниками Северо-Донецкой и Омской дорог, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносятся на отделенческую Доску почета:

По депо Тайга

Иванов Василий Фролович — машинист-кривоносовец, кандидат в члены ВКП(б). За кривоносовскую работу награжден правительством орденом Трудового Красного Знамени. Тов. Иванов мастер высоких технических скоростей, инициатор вождения тяжёловесных поездов. Шефствует над молодыми машинистами, помогает им овладеть кривоносовскими методами езды. Имеет большую экономию топлива.

Иванов Серафим Владимирович — кривоносовец, член ВКП(б). Водит поезд со скоростью 54,4 километра в час, при норме 46,4. За две последние декады декабря сэкономил 19974 килограмма топлива. В ответ на призыв т. Папавина взял обязательство сделать междупромысловый пробег 65000 километров. За отличную работу т. Иванов награжден значком „Почетному железнодорожнику“.

По станции Судженка

Цапай Антон Федорович — составитель поездов, стахановец, кандидат в члены ВКП(б). Тов. Цапай работает без единого нарушения Правил технической эксплуатации, держит переходящий мандат управления дороги, подбора и дорпрофсоюз. Систематически выполняет норму по формированию поездов.

Поезда уходят без утечки воздуха

Стахановцы автоматчики Тайгинского метод знатного автоматчика Павла Гайда-вагонного участка, соревнуясь с Инскими вагонниками, по-большевистски выполняют свои обязательства. Осмотрщик-автоматчик т. Володин за последнюю половину декабря отправил со своей сменой более 52 поездов с нулевой утечкой воздуха. Почти такое же количество поездов отправлено с утечкой ниже нормы. Применяя

метод знатного автоматчика Павла Гайда-бука, они производят сплошное крепление соединений, тщательно обрабатывают каждый состав.

Лучшие слесари-автоматчики его смены тт. Чижков, Попов, Луганцев, Мелков и Куклин добиваются стопроцентного отправления поездов с нулевой утечкой.

В. Иванов

СТАХАНОВСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ МОЛОДЕЖНОЙ СМЕНИ

Комсомольско-молодежная смена ст. Яя (командир т. Почечуев) с честью выполняет взятые обязательства, добивается не только выполнения, но и перевыполнения плана погрузки крепежа, быстро продвигает поезд.

За декабрь месяц смена выполнила план погрузки леса на 110 проц., значительно сокращен простой вагонов. Образцы формиро-

вания поездов по методу Краснова-Кожухаря показывает составитель-стахановец т. Рогатых и сцепщик т. Шопин. Хорошо работает стрелочник т. Долганов, он четко обеспечивает маневровую работу, быстро готовит маршруты приема и отправления поездов.

В. Лагунов,
начальник станции Яя.

Соревнование на одну поездку

Выполняя взятые обязательства в соревновании за стопроцентное продвижение поездов по графику, главные кондукторы Тайгинского резерва заключают с диспетчерами и паровозными бригадами социалистические договоры на одну поездку. Заключение таких договоров способствует успешному продвижению поездов по графику.

29 декабря главный кондуктор т. Дадюнов заключил договор на одну поездку с диспетчером т. С. Крутовым, машинистом т. Ивановым. В результате чего по-

езд № 978 был приведен на 34 минуты раньше расписания.

Такой же договор заключили главный кондуктор т. Капитоненко с машинистом паровоза № 739-76 т. Григорьевым. Поезд № 703, который они сопровождали, прибыл на станцию Болотная с вагоном на 1 час 21 минуту.

Н. Литов,

зам. начальника кондукторского резерва ст. Тайга.

ЛЮБОВНО, БЕРЕЖНО УХАЖИВАТЬ ЗА ПАРОВОЗОМ!

Паровоз — это сложная и дорогая машина. Он обходится государству в десятки тысяч рублей. И эта большая государственная ценность доверяется нам, паровозникам. Мы обязаны до дна использовать технику и вместе с тем заботливым, социалистическим отношением уберечь паровоз от преждевременного износа, увеличить срок его жизни.

Мне, рядовому советскому машинисту, удалось довести пробег своего локомотива Су 99-07 без смены топочных частей до 803.301 километра. Это в четыре раза больше действующей до сих пор устарелой, заниженной нормы.

Более одиннадцати лет я бережно ухаживал за своим паровозом, следил за состоянием каждого болта, каждого шпильки. Я счастлив, что мой честный труд высоко оценен правительством, наградившим меня орденом Ленина.

Товарищи машинисты, помощники машинистов, кочегары! Хочу поделиться с вами опытом своей работы, рассказать, как я, выполняя требования нашего сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича, добиваюсь большого пробега паровоза без заводского ремонта, без обточки.

Зима требует особого внимания к смазке

Главное в нашей работе — заботливый уход за локомотивом, за каждой его деталью, какой бы она маленькой ни была. Разве мы не знаем, что из-за потери одного только шпильки машинисты нередко бросают поезда на перегонах?

Как и каждый механизм, паровоз требует, чтобы его грамотно, умело смазывали. Ответственной частью паровоза — паровая машина. Смазывает ее пресс-масленка. К ней-то и должно быть приковано серьезное внимание машиниста. Прежде всего пресс-масленка должна быть абсолютно чистой. При ее заливке надо остерегаться, чтобы смазка не переливалась через край. Попадает смазка на поверхность пресс-масленки — к ней обязательно пристанет угольная пыль. На каждой промывке смазывающий аппарат должен быть тщательно очищен от грязи и обмыт. Слесари-прессмасленщики обязаны добросовестно отремонтировать аппарат, отрегулировать подачу смазки, тщательно притереть клапаны и с запломбированной сеткой поставить пресс-масленку на паровоз. Сорвать пломбу во время эксплуатации паровоза — это преступление.

Особенно надо заботиться о качестве смазки. А ведь чего греха таить — нередко у нерадивых машинистов помощник без зазрения совести льет в пресс-масленку мазут, нефть. Это приводит к тому, что в цилиндрах образуется нагар, что влечет за собой преждевременный износ колец и цилиндровых рубашек, а нередко — излом колец и задир рубашек.

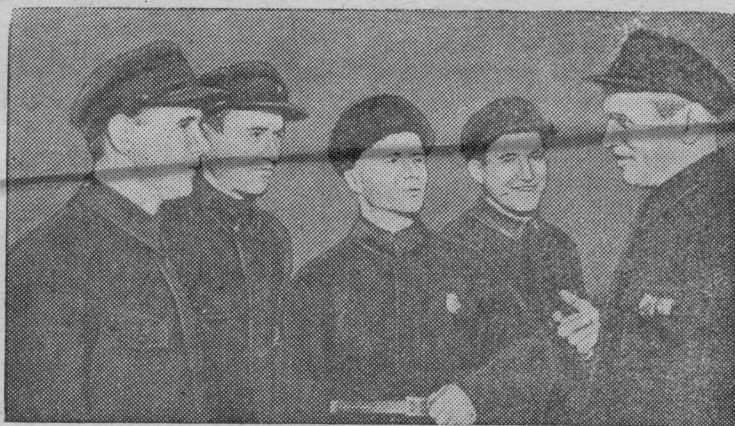
Для того чтобы сохранять в чистоте пресс-масленку, нужно держать в чистоте бидоны со смазкой. Они должны быть постоянно закрытыми.

Зимние условия работы требуют особого тщательного внимания к смазке. Надо вовремя морозов предупреждать сильное сгущение смазки, идущей по маслопроводам, но нельзя допускать и перегрева смазки в пресс-масленке.

У нас на паровозе маслопровод, идущий к правому цилиндру, находится в общем пучке с паровой трубкой. Пучек обмотан изоляцией. Конец трубы выведен на правую сторону паровоза, а не к дымовой трубе, как это обычно принято. Сделали мы это для того, чтобы машинист всегда мог видеть, прогревается ли масленка.

В работе пресс-масленки большую роль играют обратные клапаны. Когда они пропускают, смазка под давлением пара не поступает в цилиндры, что может вызвать

Письмо машиниста-орденоносца депо Всполье т. А. П. Папавина ко всем паровозникам железнодорожного транспорта



В депо Ярославской ж. д. по инициативе машиниста-орденоносца А. П. Папавина началось замечательное движение восьмисоттысячников. Тов. Папавин довел пробег своего паровоза без капитального ремонта до 803301 км при норме в 250000. На ликвидации капитального ремонта и удлинении пробега паровоза между промывками и обточками сэкономлено 300.000 руб. Борьба за культурное содержание паровоза позволила бригаде Папавина дать сверх плана 28009 км. полезного пробега паровоза. Сейчас т. Папавин и его напарник т. Булочкин взяли на себя новое обязательство: добиться пробега паровоза от обточки до обточки в 100000 км при норме в 40000 км и не заходить в депо на ремонт в течение всей зимы.

На снимке: Знатный машинист орденосец А. П. Папавин (справа) среди машинистов депо Всполье (Ярославской ж. д.).

Фото М. Корзюева.

Фото-кине ТАСС.

задир золотников и поршней. На подемах мы стараемся лишний раз проверить вручную трещетку масленки. Помощник машиниста обязательно прощупывает все маслопроводы. Если одна из трубок сильно нагрелась, значит, смазка здесь не подается, т. е. пропускает шарик обратного клапана.

Вторая очень важная деталь на паровозе — паровоздушный насос. Нередки случаи, когда из-за порчи насоса поезда останавливаются на перегонах. Это особенно часто бывает зимой. За время работы машинистом у меня ни разу не было случая порчи насоса. Мы тщательно ухаживаем за ним. И здесь опять-таки главное — правильно смазывать насос. Нужно, чтобы в масленке насоса всегда было достаточно смазки. Мы хорошо знаем объем масленки, знаем, что, заправив ее во Всполье, придется при следовании со скорым поездом добавить смазку в Александрове, при следовании с пассажирским — на станции Рязанцево.

Для сохранности частей насоса важно правильно пользоваться им. Мы, например, никогда не пускаем насос сразу, на полное открытие вентиля, а делаем это постепенно.

Зимой машинисты, плохо ухаживающие за паровозом, часто замораживают воздушную магистраль. У нас этого не бывает. Перед прицепкой к поезду я обычно сам продуваю магистраль. Иногда это делает мой помощник. Затем открываем краник главного воздушного резервуара и спускаем скопившуюся там воду. Во время стоянки паровоза в депо концевые краны и краник главного резервуара оставляем всегда открытыми.

Товарищи машинисты, заботливо относитесь к насосу! Четкая работа его зависит от вас самих. Порча насоса — позор для машиниста!

Отличное состояние котла — залог удлиненных пробегов паровоза

Котел — такая это ответственная часть паровоза! Сколько бед причиняет нам легкомысленное отношение к котлу! Течут связи, дымогарные и жаровые трубы. На стенках котла появляются трещины, надорывы, выпучины. Все это требует слож-

ного, трудоемкого ремонта, надолго выводящего паровоз из строя. А мы, машинисты, заинтересованы в том, чтобы паровоз как можно меньше времени стоял в ремонте, чтобы он вёл поезда по железным артериям страны, питая сырьем и топливом наши фабрики и заводы, наши совхозы и колхозы.

Долг каждого паровозника — на возможное более длительное время сохранить котел.

Каждый машинист должен систематически вливать в тендерную воду антинакипин и почаще продувать котел. Этим он предохранит стенки котла от образования накипи, предупредит образование выпучин и завалов. Кто из нас не знает, что накипь — враг паровоза. Она затрудняет парообразование, ведет к перегреву металла топki, к преждевременному ее износу.

На нашем паровозе поставлены четыре крана Эверластинга: три на кожухах топki и один на цилиндрической части котла. Эти краны значительно облегчают продувку котла. А сколько машинистов забывают о назначении кранов Эверластинга! Они производят продувку котла от случая к случаю, а потом жалуются на жесткость воды, из-за которой они, мол, не могут добиться образцового состояния котла.

Мы обязательно продуваем котел и на перегонах и на тракционных путях в отведенном для этого месте.

Никогда не забывайте, товарищи, влить антинакипин в тендер, во время продувки котла. Решительно покончим с пренебрежительным отношением к этим двум важнейшим мероприятиям, имеющим решающее значение для сохранения котла.

Самого серьезного внимания требует чистка топki. Это очень важный процесс. Недопустимо передоверять чистку топki чистильщикам. Паровозная бригада, чувствуя себя хозяином на паровозе, никому не доверяет чистку топki и производит ее сама. Так поступают и бригады нашего паровоза. Они кропно заинтересованы в сохранении топki и охотно тратят те 25—30 минут, которые необходимо для ее чистки.

Еще один совет. Никогда не ставьте паровоз на промывку без огня в топке. В противном случае при охлаждении котла

на стенках топki будет появляться влага, которая вызовет ржавление металла, а, стало быть, и преждевременный износ топочных частей. Мы обыкновенно оставляем на колосниковой решетке 50-миллиметровый слой горящего кокса.

Кирпичная кладка сохранила топку

Топка нашего паровоза доставила мне в свое время много забот и волнений. Паровоз выпущен Коломенским паровозостроительным заводом в 1927 году. В первый год жизни он попал в лапы обезлички и сильно от нее пострадал. Немало труда пришлось мне потратить, чтобы привести его в порядок. Но когда в 1931 году паровоз был отправлен в средний ремонт на Ярославский паровозоремонтный завод, там обнаружили, что подрешеточная часть топki наполовину выгорела — вместо необходимых 16 мм толщина стенки дошла до 8 мм. А ведь при 6 мм уже надо менять подрешеточную часть.

Состояние топki очень взволновало меня. Во что бы то ни стало продлить ее жизнь, сохранить подрешеточную часть — эта мысль не давала покоя. Много думал над тем, как осуществить ее. Искал ответа у товарищей, в литературе, но мне ничего не подсказал. В конце концов я решил выложить подрешеточную часть топki со стороны огня кирпичом. Сомнения многих работников депо не остановили меня. Я добился своего — кладка была сделана. И должен сказать, что она полностью оправдала себя. В течение восьми лет толщина подрешеточной части не уменьшилась ни на десятую долю миллиметра. Как было восемь миллиметров, так и осталось.

Одно время были затруднения с кирпичной кладкой. Когда мой паровоз оборудовали качающимися колосниками, я, вместо того, чтобы радоваться техническому новшеству, должен был с огорчением наблюдать, как при качании колосников разрушалась кирпичная стенка. Тут мне пришел на помощь работник технического бюро депо т. Сорокин. Это — мой профессор. Он немало ценных советов дал мне. Тов. Сорокин посоветовал отделить колосниковую плиту, прилегающую к подрешеточной части, и сделать ее некачающейся. Так и поступили. Кирпичная стенка после этого уже не расшатывалась. Она выдерживала теперь 30 тысяч километров пробега паровоза.

Большую услугу оказала нам кирпичная кладка в нашей борьбе за сохранение топki. Теперь я и мой напарник т. Булочкин решили идти еще дальше. Опыт и практика подсказывают нам, что вполне целесообразно закрыть огнеупорным кирпичом не только подрешеточную часть, но и подустенки топki до четвертого ряда связей. Именно эта часть подустенок находится в зоне наибольшей температуры и выгорает. Кирпичная же кладка предохранит от этого подустенки. Следовательно, срок их службы увеличится. Опасаться того, что этим мы немного ухудшим теплопередачу, уменьшим паросъем, по моему мнению, не следует. Когда мы решили выложить кирпичом подрешеточную часть топki, нам тоже говорили, что на паровозе не будет хватать пара, что будем пережигать топливо, а подрешеточную часть все равно не спасем. Жизнь показала обратное. Подрешеточную часть мы сохранили, парообразование на паровозе не ухудшилось, топливо же не только не пережигали, а даже экономили его. Экономили немало. В октябре, например, я сберег 22 тонны угля.

(Окончание см. на 3 стр.)

Любовно, бережно ухаживать за паровозом

Письмо машиниста-орденоносца депо Всполье т. А.П. ПАПАВИНА ко всем паровозникам железнодорожного транспорта

(Окончание. Начало см. на 2-й странице)

Что бы нам ни пророчили, а мы решили после выхода паровоза с завода выложить огнеупорным кирпичом и подрешеточную часть топки и подустенки. Уверены, что решение это правильное. Но здесь есть трудности. Надо предупредить возможность обвала кладки у подустенок. Совершенно очевидно, что делать здесь кладку из кирпича обычной формы нельзя. Нужен фасонный кирпич. Наиболее подходящей формой кирпича нам кажется клиновидная. Далее следует крепко связать кладку воедино. Для этого надо сделать в кирпичах отверстия, чтобы через них можно было продеть прут, который будет прикреплен к специально для этого приспособленным связям. Нашей промышленности совсем не трудно изготовить такой кирпич.

Кирпичная кладка—это своеобразный тепловой аккумулятор. Она не только предупреждает выгорание топочных частей, но и предохраняет их от вредного действия холодного воздуха при чистке топки.

Не допустить боксования — продлить жизнь бандажей

Добросовестным уходом за толквой мы добились большого пробега паровоза без заводского ремонта. Но наша задача, товарищи паровозники, добиваться также удлинённых межпромысловых и межподъёмных пробегов паровозов. Наш паровоз проезжал без среднего ремонта 220.304 километра, а с момента последней подёмки—92.602 километра.

Все вы знаете, что подёмочный ремонт вызывается прежде всего необходимостью обтачивать бандажи. Мы обязаны замедлить прокат бандажей и прежде всего бандажей ведущей оси. Мы должны добиться возможно более длительного срока их службы. Как это достичь?

Боксование—основная причина быстрого износа бандажей. Чтобы не допускать боксования, необходимо в первую очередь отлично знать профиль пути и уметь пользоваться песочницей. Машинист, изучивший профиль пути, всегда сумеет накопить и во-время использовать живую силу поезда, чтобы легко и без боксования преодолеть подём или кривую.

Условно известно также, что отличное знание профиля пути даёт нам возможность точно по графику водить поезд, экономить топливо, предупреждать остановки в пути по нагону пара. Наша молодежь должна очень серьезно относиться к профилю пути и внимательно его изучать.

Для того, чтобы грамотно пользоваться

песочницей, также надо знать профиль пути, как надо и учитывать погоду, вес поезда. Во-время подать песок на рельсы—это значит предупредить боксование. Особенная бдительность нужна при ведении поезда в дождливую осень, зимой в гололед, во время больших снегопадов, метелей. Как часто еще машинист по неопытности или из-за своей невнимательности, недобросовестности прибегает к песочнице уже после того, как машина забоксовала.

Для предупреждения боксования паровоза большое значение имеет правильная нагрузка на каждую ось. Мы уделяем серьезное внимание регулировке рессор и балансира в зависимости от проката бандажей. Строго следим за тем, чтобы балансиры и рессоры были установлены параллельно. Проверку мы производим на хорошо выверенном прямом пути.

В зависимости от проката бандажей мы производим и крепление дышловых подшипников. Большая осторожность требуется при разном прокате бандажей центральной и задней сцепных осей. В этом случае мы крепим подшипник или центральной или сцепной оси, а не оба вместе. При этом, разумеется, не допускаем разболтанности подшипника. Он должен плотно прилегать к шейке кривошипа и иметь лишь небольшую свободу.

Увеличению пробега паровоза между подёмками в значительной мере способствуют фасонные колодки. Значение их заключается в том, что они во время хода поезда обтачивают бандаж во всю его ширину вместе с гребнем. Таким образом фасонные колодки удлиняют пробег паровоза между обточками.

В сентябре этого года прокат бандажей на нашем паровозе приближался к допускаемой норме. Еще полтора миллиметра—и паровоз должен был бы стать на подёмку. Посоветовавшись с работником технического бюро т. Сорокиным, мы решили заменить обыкновенные колодки фасонными. И что же? Нарастание проката сразу замедлилось. Паровоз проработал без подёмки еще два с половиной месяца—до самой постановки его в заводской ремонт. Не могу понять, почему до сих пор паровозное управление НКПС не внедряет фасонные колодки в практику?

Образцовым уходом за локомотивом преодолеем зимние трудности

Мы остановились на отдельных вопросах ухода за локомотивом. Главное, что должен помнить каждый паровозник,—

на паровозе нет маловажных деталей. Паровоз—это сложный агрегат со множеством механизмов, каждый из которых требует тщательного ухода, хозяйского глаза. В пути, на остановках, на ремонтной канаве—всюду и везде машинист должен зорко следить за своим паровозом, заботиться о нем, как о зенице ока, и воспитать в своей бригаде такое же сознание ответственности за доверенное ей государственное имущество. Тогда не страшны нам будут бураны и метели. В любую погоду паровоз будет четко и бесперебойно водить поезд.

Бригада должна быть уверена в своем паровозе. А уверенность эта будет тогда, когда она перед поездкой снова и снова осматрит каждую деталь.

Многие паровозники пренебрежительно относятся к нижней части локомотива и при осмотре меньше всего обращают на нее внимания. Мы же всегда начинаем осмотр паровоза именно с низа. Сначала осматриваем низ тендера. Здесь смотрим, нет ли трещин в осях, сдвигов со ступицы, не ослабли ли бандаж и кольцо, скрепляющее бандаж со ступицей. Проверяем состояние люков и пробок в днище тендера, нет ли в них течи. Это кажется мелочью, но течь может привести к тому, что в пути неожиданно для бригады не станет воды в тендере.

При осмотре низа паровоза обращаем внимание на то, в каком состоянии находятся рессоры, рессорное подвешивание, триангели и тяги, есть ли на концах валков шайбы и шпильки, не ослабли ли гайки, буксовые клянья, в порядке ли нижние части буксы, болты буксовых струнок.

После такого осмотра мы спокойно ведем поезд, зная, что нижняя часть локомотива нас не подведет.

Но не только в эксплуатации должны мы следить за своим паровозом. Настоящий хозяин машины не оставит ее без присмотра и во время ремонта—будь то депо или заводской. Многие машинисты жалуются: записал, мол, такой-то ремонт, а слесари комплексной бригады его не выполнили. Случится что-нибудь в пути—такой машинист всю вину взвалит на ремонтников. А следил ли он за выполнением своих записей, проверял ли во время самого ремонта качество произведенной работы? Паровоз доверен машинисту, и он отвечает за его состояние и за его ремонт.

Бережное отношение к паровозной детали—залог ее длительного сохранения. На

нашем паровозе секционные кольца выдерживают пробег в 120 тысяч километров. Край машиниста мы не меняли в течение восьми лет. По 8—9 месяцев не ремонтируем насоса. После двенадцати лет работы паровоза на задней стенке топки сохранилось заводское клеймо.

Машинист, любящий свой паровоз, не будет пренебрегать и его внешним видом. Он будет всегда держать его в чистоте и опрятности. Мы не допускаем грязи на своем паровозе. В будке машиниста чисто, светло, культурно, как у хорошей хозяйки в комнате. Будка окрашена под дуб, хорошо освещена, сиденья мягкие, хромированная арматура блестит. Разве трудно добиться этого на всех паровозах? Неряшливый вид локомотива говорит о недобросовестности паровозной бригады и прежде всего самого машиниста.

Товарищи паровозники! Сочетайте кривососовские скорости и высокую форсировку котла с борьбой за сохранность паровоза, за сохранность каждой его детали! Скажу без похвалы: наш паровоз возит пассажирские поезда строго по наркомовскому графику. Мы не знаем опозданий, мы нередко добиваемся нагона чужих опозданий.

Наш паровоз стоит сейчас в заводском ремонте. Через несколько дней он снова вступит в паре действующих локомотивов.

Наши обязательства: по-кривососовски водить поезда и еще крепче бороться за сохранение паровоза, довести пробег нашего локомотива до 100 тысяч километров без обточки, до 300 тысяч—без заводского ремонта.

Товарищи! Наш народный комиссар тов. Л. М. Каганович любит паровозников, он видит в нас передовой отряд железнодорожной армии. Будем же с честью носить это высокое звание. В ноябре я присутствовал на заседании Коллегии НКПС, слушал замечательную речь наркома. Лазарь Моисеевич еще и еще раз указал, что главная задача паровозников—повседневное, настойчивое улучшение ухода за локомотивом. Машинисты должны быть застрельщиками в борьбе с зимними трудностями, передовиками социалистического соревнования за дальнейший подём железных дорог, за то, чтобы выполнить указание великого Сталина—сделать транспорт точным, как хороший часовой механизм.

(«ГУДОК»).

Первая сессия Тайгинского городского Совета депутатов трудящихся

3 января в клубе имени Ленина состоялась первая сессия Тайгинского городского Совета депутатов трудящихся. Заседание сессии открыла старейший депутат, заведующая райторгом Прасковья Григорьевна Боброва.

С большим вниманием народные избранники и присутствующие на заседании сессии гости—стахановцы и ударники узла и города Тайга прослушали взволнованную речь тов. Бобровой. Она говорит о великих завоеваниях Октябрьской социалистической революции, о правах граждан советского Союза, записанных в Сталинской Конституции, о победах несокрушимого блока коммунистов и беспартийных на выборах в Советы. Она призывает депутатов быть деятелями ленинского-сталинского типа, чтобы депутаты в своих делах всегда имели перед собой образ великого Ленина и образ великого Сталина, чтобы ни на минуту не забывали, что они являются слу-

гами народа, интересы которого им должны быть дороже всего на свете.

Для ведения заседания сессия избирает президиум в составе: председателя—депутата Е. И. Ерукаева и секретаря—депутата С. Я. Врублевской.

Дружными, долго не смолкающими аплодисментами встретили собравшиеся предложение депутата Н. А. Ильиных об избрании в почетный президиум вождя, учителя, друга советского народа великого Сталина и руководителей партии и правительства.

Председательствующий—депутат Е. И. Ерукаев зачитывает порядок работы сессии: предстоит избрать мандатную комиссию и заслушать ее отчет; избрать председателя, заместителя, секретаря и членов исполнительного комитета; образовать постоянные комиссии Совета и утвердить руководителей отделов Совета. Предложенная повестка дня единогласно принимается.

Сессия избирает мандатную комиссию в составе депутатов Н. М. Кавелина, С. Г. Тимофеева, М. Ф. Воробьева, Я. А. Новикова, М. В. Денисовой. Мандатная комиссия приступает к исполнению своих обязанностей. Сессия переходит к избранию исполнительного комитета Совета.

Депутат П. А. Аверьянов предлагает избрать председателем исполнительного комитета Совета тов. К. П. Рудко.

Это предложение собравшиеся встречают продолжительными аплодисментами. Депутаты, высоко подняв свои удостоверения, единогласно голосуют за достойного быть на посту председателя Совета Константина Петровича Рудко.

Так же единодушно сессия утверждает заместителем председателя Совета—депутата Л. Ф. Коришину и секретарем—депутата А. Ф. Бирюкова, членами исполнительного комитета сессия утверждает депутатов Г. М. Срибненку, М. П. Колотезного, А. М. Ломачо, С. М. Новикова, М. И. Паничкина и Н. В. Колесова.

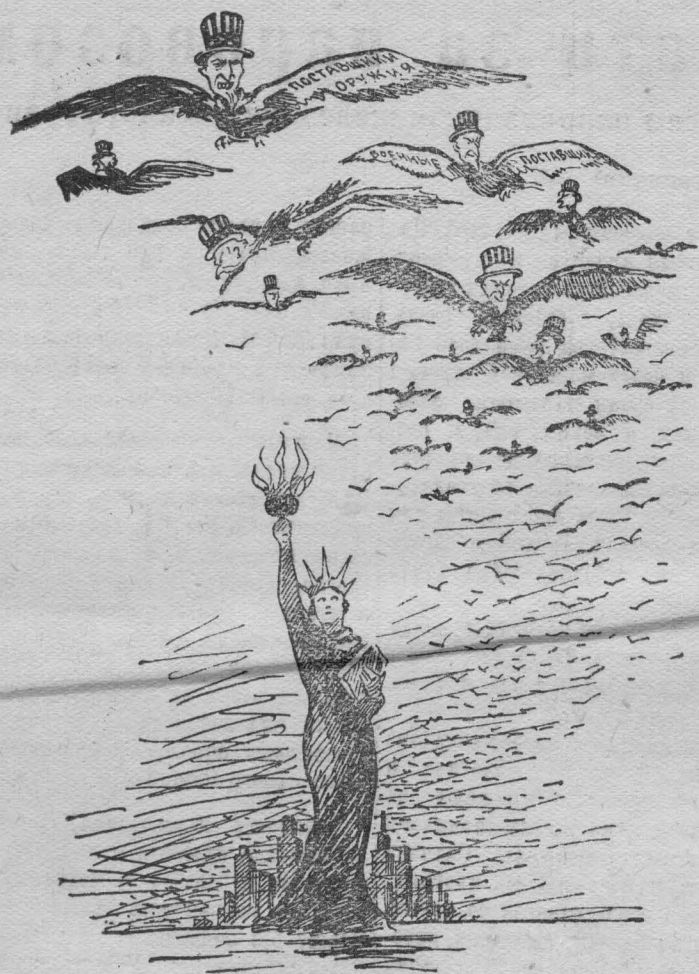
С предложением об утверждении постоянных комиссий выступает депутат И. Д. Блохин. Он предлагает утвердить 7

постоянных комиссий при исполнительном комитете Совета. Сессия единогласно утверждает следующие комиссии: бюджетно-финансовую комиссию из 8 депутатов, комиссию народного образования из 10 депутатов, комиссию связи из 10 депутатов, транспортную комиссию из 10 депутатов, советско-торговую комиссию из 9 депутатов, коммунальную комиссию из 8 депутатов, оборонную комиссию из 9 депутатов, комиссию здравоохранения из 7 депутатов, комиссию местной промышленности из 10 депутатов.

По предложению председательствующего—депутата Е. И. Ерукаева сессия утверждает при исполнительном комитете Совета два отдела: финансовый—заведующий тов. Шелковников, коммунального хозяйства—заведующий тов. Мизерков.

С докладом от мандатной комиссии выступает депутат И. М. Кавелин. Он сообщает сессии о правильности депутатских полномочий.

Повестка дня первой сессии исчерпана. Тайгинский городской Совет депутатов трудящихся, избранный по Сталинской Конституции, приступил к работе.



Почуяли добычу.

Рисунок Г. Вальк и Г. Бедарева.

Фото-клише ТАСС.

За рубежом

Выступления в Англии против помощи белофиннам

ЛОНДОН, 2 января. (ТАСС). Комитет районной организации лейбористской партии Южного Педдингтона (Лондон) вынес резолюцию, в которой призывает исполком партии и конгресс тред-юнионов начать кампанию за запрещение вывоза военных материалов в Финляндию. Резолюция осуждает английские власти за выдачу лицензий на экспорт военных материалов в Финляндию.

Отделение объединенного союза машиностроителей в Эйтоне (западная часть Лондона) в своей резолюции указывает, что действия английского правительства вынудили Советский Союз предпринять в отношении Финляндии меры в целях обеспечения своей безопасности. Резолюция отмечает, что действия исполкома лейбористской партии противоречат интересам рабочих и рассчитаны на поддержку политики английских империалистов.

«Дайли уоркер» приводит выдержки из ежемесячного журнала горняков Дургэма. Журнал пишет: «Мы призываем всех рабочих быть бдительными и не допускать, чтобы их использовали в качестве орудия против социалистической России».

Ураган в Турции

АНКАРА, 2 января. (ТАСС). Анатолийское агентство сообщает, что в последние дни в Западной Анатолии, особенно в районах Брусы, Менемана, Измира и Манисы, свирепствует ураган, сопровождаемый сильными ливнями. Равнины в этой части Анатолии превратились в сплошные озера. Затоплено много деревень. Многие дома разрушены и увесены бурными потоками воды. Несколько жителей убито молнией. Правительство организует помощь пострадавшим.

Борьба за мир в Англии

Движение за мир в Англии приняло столь широкие размеры, что на него обращают серьезное внимание в других странах Европы, в частности в Италии.

«Уже в конце первой недели с начала войны, — пишет корреспондент «Пополо д'Италия», — многочисленные лейбористские и тред-юнионистские организации Англии вынесли резолюции, решительно осуждающие войну и политику сотрудничества с правительством, проводимую лидерами этих организаций. Только между 7 октября и 29 ноября антивоенные настроения были продемонстрированы на 60 митингах лейбористских организаций и 7 профсоюзных собраниях Лондона, а также на 67 собраниях периферийных лейбористских организаций и 24 собраниях кооперативов».

2 января. (ТАСС).

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОГРУЗКУ И ВЫГРУЗКУ

Успешная выгрузка обеспечивает выполнение плана погрузки первоочередных грузов — угля, металла, леса и хлеба. Однако, некоторые командиры Тайгинского отделения до сих пор не уяснили этой истины.

Несмотря на достаточное количество вагонного парка, отделение не выполняет плана выгрузки, сокращая тем самым свои погрузочные возможности. Объясняется это, прежде всего, тем, что отдельные командиры не доопенивают решающего значения выгрузки, проявляют благодушие к клиентуре, которая в силу своего нерадивого отношения срывает выгрузку вагонов.

30 декабря, 1 и 2 января на отделении в конце суток осталось под выгрузкой 114 вагонов. На станции Томск II по вине дежурных по станции Вороненко и Чашина 1 и 2 января осталось невыгруженными 28 вагонов. Дежурные по станции Анжерская Туголуков, Горшков и маневровые диспетчеры ст. Тайга Каплин, Ульхин и Майков за эти же дни оставили в конце суток 41 вагон неразгруженными.

Погрузка и выгрузка в большинстве своем производится силами самих клиентов транспорта, но все они одинаково относятся к использованию вагонов. Есть клиенты, которые задерживают вагоны под выгрузкой, под разными предлогами отказываются от погрузки, а руководители грузовой службы отделения и отдельные начальники станций, вместо того, чтобы призвать нерадивых клиентов к порядку, предпочитают ограничиваться штрафами. Например, 30 декабря на станцию Яшкино прибыло 20 вагонов груза в адрес цементного завода. Главный инженер т. Рябенко не обеспечил рабочей силой, и вагоны остались неразгруженными. 2 января на блок-постах Хопкино и Кузель, где заведующие складами тт. Ушмурцев и Анисимов, не погрузили 23 вагона леса. Нач. станции Яшкино т. Александров и нач. блок-постов Хопкино, Кузель Путинцев и Гордеев не приняли к этим клиентам никаких мер, а грузовая служба зафиксировала подобный факт, и на этом дело кончилось.

Улучшение погрузки и выгрузки является одной из важнейших государственных задач железнодорожников, выполнение которой позволит добиться нового подъема в работе транспорта.

И. Гавриленко.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

работы партийных, советских, комсомольских, профсоюзных и общественных организаций гор. Тайги и района на 1940 год.

ДНИ	что проводится
1. 11. 21.	Бюро ГК ВКП(б).
8. 26.	Заседание узлового партийного комитета
4. 14. 23.	Заседание исполнительного комитета районного Совета депутатов трудящихся.
5. 25.	Партийные собрания
2. 20.	Заседания парткомов
15.	Узловое партсобрание
11. 22.	Комсомольские собрания
8. 16. 28	Заседание РК ВЛКСМ
3. 21.	Заседания комитетов ВЛКСМ
8. 16. 28.	Заседание исполнительного комитета городского Совета депутатов трудящихся
4. 19.	Заседание райкома профсоюза
28.	Профсоюзное собрание узла
10.	Профсобрания
29.	Узловое комсомольское собрание
9. 27	Заседание комитета ВЛКСМ узла
1. 11. 27.	День добровольных обществ
11. 21.	Заседания месткомов
16.	Заседания ИТС
6. 12. 18.	
24. 30.	Выходные дни

Горком ВКП(б).



Домохозяйки Н. Г. Холодницкая и В. П. Семенова в 1938 году по призыву знатного машиниста Зинаиды Троицкой поступили на курсы помощников машинистов и в течение года работали на паровозе. Сейчас они занимаются на курсах машинистов при дорожном Доме техники имени Сталина в Ленинграде. На снимке: Н. Г. Холодницкая (слева) и В. П. Семенова — на практических занятиях в кабинете паровозного хозяйства. Фото П. Федотова. Фото-клише ТАСС.

Нарушают приказ наркома

2 января я был вызван оператором ст. Тайга Бударинной принимать на 7 пути поезд. Этот поезд должен быть отправлен по расписанию в 13 часов 25 минут. Но когда стал проверять поезд по натурному листу, он оказался неправильно сформированным. Пришлось поезд переформировать.

Маневровый диспетчер т. Ульхин решил распустить мою бригаду и вызвал другую — бригаду главного кондуктора т. Овчинникова. Эта бригада просидела на станции два с половиной часа и тоже была отменена.

Такое положение дальше терпимо быть не может. Выводники в беспечной просидке кондукторских бригад должны быть привлечены к ответственности.

Капитоненко.

главный кондуктор Тайгинского резерва.

Олимпиада художественной самодеятельности

С 15 по 18 января в клубе им. Ленина ст. Тайга будет проходить отделенческая олимпиада художественной самодеятельности. На этот смотр съедутся все самодеятельные коллективы нашего отделения и покажут достижения в своей работе. Политотделом и Райкомом союза железнодорожников для премирования лучших исполнителей самодеятельных номеров выделены средства. Намечено установить 2 первых премии, 2-вторых и 3-третьих.

А. Тихонов.

ИЗВЕЩЕНИЕ

9 января, в 3 часа дня, в клубе имени Ленина, в большом зале, состоится слет стахановцев-артистов Тайгинского отделения, с участием орденосцев, значкистов и держателей переходящих мандатов.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Итоги работы 1939 года и предстоящие задачи на 1940 год. (Докладчик тов. Ерукаев).

Политотдел.
Райком союза железнодорожников.

ПОПРАВКА

В нашей газете от 1 января с. г. на второй странице (внизу) под клише ошибочно дана другая подпись. Следует читать: «На снимке: Знатный машинист орденосец А. П. Папавин (справа) среди машинистов депо Всполье (Ярославской ж. д.).»

Ответ. редактор

П. ПЛЕНИН