

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 69 (1032)

13 июля 1940 года, суббота.

Цена 6 коп.

ВЫПОЛНЯТЬ УКАЗ, ДОБИВАТЬСЯ ПРОЧНОГО ПОДЪЕМА РАБОТЫ ОТДЕЛЕНИЯ

Шестнадцать дней, прошедших со дня опубликования Указа Президиума Верховного Совета СССР о переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и запрещение самовольного ухода с предприятий и учреждений, замечательны тем, что из дня в день множатся образцы стахановско-кривоносского труда; новые коллективы показывают пример высокой дисциплины труда, пример блестящего выполнения производственного задания.

Коллектив ст. Анжерская (нач. ст. Михайловский, секретарь партбюро т. Ляпин) за первую декаду июля выполнил план погрузки угля на 101,8 проц. простой вагонов на 4,6 часа. Железнодорожники ст. Кузель (нач. ст. т. Малинкин) выполнили план погрузки леса на 135 проц. снизили простой вагонов на 6,4 часа.

Лучшие стахановцы промывочного цеха Тайгинского паровозного депо ежедневно повышают производительность труда, дают высокое качество работы. Слесари тт. Журавлев и Шведов выполняют норму выработки на 400 процентов, Кузнецов и Набойченко на 250—300 процентов. По три нормы в смену выкопывает и слесарь т. Песохов.

Первые результаты за шестнадцать дней работы по новому указу на каждом участке. В целом наше отделение стало работать лучше, государственное задание — погрузке важнейшего груза — угля — стало перевыполняться. На большинстве станций снизился простой вагонов под грузовыми операциями.

Но надо прямо сказать, что имеющиеся успехи на нашем отделении это только начало борьбы железнодорожников за выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР, за улучшение работы отделения. Нельзя забывать, что в отдельных цехах и службах грубо нарушается Указ, имеются браки в работе и не выполняется государственное задание по грузоперевозкам.

На Тайгинском кирпичном заводе все еще продолжают расти прогулы и опоздания и лишь только потому, что секретарь партбюро тов. Мильто не позаботился довести до сознания каждого рабочего Указ Президиума Верховного Совета СССР, а ограничился только проведением митингов, а директор завода Понасенко скрывал прогульщиков от общественности и прокуратуры.

Растут прогулы и опоздания на работу и в третьем паровозном отделении. Если на 9 июля было 10, то на 11 уже 14. Такой быстрый рост прогулов и опозданий можно объяснить только тем, что в паровозном отделении не разъяснили рабочим всей важности Указа, ограничившись митингами и частным проведением бесед, а по докладу товарища Шверника на IX пленуме ВЦПС тов. секретаря партбюро т. Мягких не нашел нужным провести с рабочими беседы. Рост прогулов в паровозном отделении объясняется еще и тем, что имеются случаи скрытия прогульщиков, особенно из командного состава. Дежурный по складу топлива Давиденко 10 июля сделал прогул, и его скрывали до 12 июля.

Командиры, партийные и профсоюзные руководители не должны забывать, что на транспорте дисциплина решает все. Только крепкая трудовая и государственная дисциплина обеспечит успешную работу всех служб нашего отделения в выполнении государственного задания.

11 июля вошел в силу новый наркомовский график движения поездов. График — это нерушимый закон. Выполнение этого закона может быть обеспечено только на основе укрепления дисциплины, беспощадной борьбы с летунами, прогульщиками и широкого развертывания социалистического соревнования, индивидуального, сменного, цехового.

В СНК СССР И ЦК ВКП(б)

На днях в Совнаркоме СССР и ЦК ВКП(б) рассматривался вопрос о работе Наркомата цветной металлургии. Проверка показала, что нарком цветной металлургии т. Самохвалов для того, чтобы блеснуть выполнением количественной программы производства, иногда допускал нарушения установленных стандартов и ухудшение качества некоторых видов продукции.

Совнаркоме СССР и ЦК ВКП(б) постановили войти с ходатайством в Президиум Верховного Совета СССР о снятии т. Самохвалова с поста наркома цветной металлургии и о направлении его на низовую хозяйственную работу.

ЦК ВКП(б) постановил внести предложение на конференцию ВКП(б) об исключении т. Самохвалова из состава кандидатов в члены ЦК ВКП(б).

Ввиду освобождения Бессарабии от оккупации румынских бояр и воссоединения ее с Советским Союзом, молдавское население в составе СССР значительно увеличилось и составляет теперь около двух миллионов человек.

В связи с этим обстоятельством Совнаркоме Молдавской АССР и Молдавский обком КП(б)У внесли в СНК СССР и ЦК ВКП(б) предложение о воссоединении молдавского населения Бессарабии с молдавским населением Молдавской автономной республики и об образовании Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) поддержали просьбу молдавских организаций и решили войти в Верховный Совет СССР с соответствующим предложением.

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника



Весовщик станции Бериккульская Д. А. Наумов работает по-стахановски.

По новому графику

10 июля в 24 часа новый наркомовский график вошел в силу. Руководство Тайгинского отделения движения для сопровождения поездов выделило лучших командиров отделения.

Я сопровождал поезд № 509 от станции Тайга до Юрга-П. Результаты поездки были хорошие.

С этим поездом мы отправились из Тайги на 2 минуты с опозданием, на некоторых станциях имели стоянки, но несмотря на это, машинист т. Алексеев М. привел поезд на станцию Юрга-П на 38 минут раньше расписания.

На обратном пути мы взяли поезд № 672 и провели его по участку за 1 час 15 минут. В обоих направлениях сопровождали поезда главный кондуктор т. Авищенко и поездной вагонный мастер т. Цыганов.

Все это говорит за то, что паровозники и движенцы неплохо подготовились к встрече нового графика и сейчас упорно добиваются его выполнения.

Д. Кулешов,

помощник начальника политотдела по комсомолу.

Задание выполняет на 200 процентов

Идя навстречу Сталинскому дню железнодорожника, работники склада топлива ст. Тайга поднимают производительность труда.

Бригада дежурного по складу т. Байкалова, благодаря его хорошему руководству, производственное задание выполняет до 200 процентов. Особенно хорошо в этой бригаде работает спеццид

т. Упенник Е. Она своевременно подает вагоны с углем под выгрузку, что обеспечивает нормальную подачу угля на эстакаду, не допускает простоя подающих механизмов, сокращает простой вагонов.

Ахметзянов,

зам. нач. склада топлива ст. Тайга.

В ответ на указ правительства

Лучшие люди пункта технического осмотра станции Тайга в ответ на Указ Президиума Верховного Совета СССР показывают образцы высокой производительности труда.

Слесари-вагонники смены тт. Санникова Бавшиков со своим спарщиком т. Тарасенко производят смену болевой пары за 1 час, при норме 1 час 50 минут. Слесари-автоматчики тт. Севастьянов и Иванов на смену автотормозных приборов затрачивают по 8—10 минут, против установленных по норме 11—15. Осмотрщик автоматчик этой смены т. Минин производит опробование автотормозов за 5 минут, вместо 10, установленных по норме; на 100 процентов отправляет поезд с нулевой утечкой воздуха.

Хорошо работают стахановцы четвертой смены. Слесарь-вагонник т. Зайцев Ф. на смене подшипников сокращает время на 17 минут. Бдительно осматривают поезда пролазчики тт. Пленкин и Готов.

П. Богданов.

Повышают производительность труда

После Указа Президиума Верховного Совета СССР среди коллектива Анжерского вагоно-ремонтного пункта с новой силой развернулось социалистическое соревнование. Стахановцы упорным трудом стали повышать свою производительность.

В июне — стахановцы бригады текущего отцепочного ремонта (бригадир т. Шелехов) слесари-вагонники тт. Сорокопудов, Горюнов Ф., Доктевич В. выполнили производственные задания от 167 до 204 процентов. Теперь, после перехода на восьмичасовой рабочий день, стахановцы этой бригады стали выполнять от 2-х до 3 норм.

Е. Любимов,

нормировщик ВРП ст. Анжерская.

БОРЬБЫ ЗА УКРЕПЛЕНИЕ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

В конторе Тайгинской дистанции пути грубо нарушают Указ Президиума Верховного Совета СССР о борьбе с лодырями, прогульщиками и летунами. До сих пор не упорядочено дело учета явки на работу сотрудников конторы дистанции.

Отдельные работники конторы такие, как главный бухгалтер Островский, бухгалтер Кошелев, техник Шпаковский, кладовщик Полотовский и другие не считают своей обязанностью расписаться в книге о времени их явки на работу и ухода с работы. 9 июля они не расписались в книге о времени явки на работу.

За учет явки на работу должны нести полную ответственность отдел приема и увольнения (зам.

нач. отдела т. Галеев) и хозяйственные руководители дистанции. Однако, вместо того, чтобы повести борьбу за выполнение Указа, они сами нарушают трудовую дисциплину.

Начальник дистанции т. Ряпша, его заместитель по политической части т. Пинчук, председатель месткома т. Мельников и зам. начальника отдела приема и увольнения (он же и парторг) т. Галеев не показывают личного примера в дисциплине, они, как правило, приходят на работу после всех работников конторы. 9 июля они, вместо 8 часов утра, вышли на работу в девятом и десятом часу.

Поэтому не удивительно, что на дистанции допущено ряд гру-

бейших нарушений трудовой дисциплины. Кузнец механических мастерских Ботев, путеобходчик 3 околота Буянов и жестянщик Романов совершили прогулы. Но дела о прогульщиках переданы следственным органам только на двух человек.

Хозяйственные руководители, партийные и профсоюзные работники прежде всего должны начать укрепление трудовой дисциплины с самих себя и вести беспощадную борьбу с лодырями, прогульщиками, летунами и туляками. Руководители Тайгинской дистанции должны положить в основу своей работы боевой приказ № 132/Ц наркома товарища Л. М. Кагановича.

С. Баранов.

П а р т и й н а я ж и з н ь

ПРАВИЛЬНО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПАРТИЙНЫЙ КОНТРОЛЬ, ПОМОГАТЬ КОММУНИСТАМ В РАБОТЕ

Как же партийная организация Тайгинской дистанции пути осуществляет права контроля над хозяйственной деятельностью администрации предприятия? Надо сказать — плохо. Она всю свою роль контроля свела лишь к заслушиванию общих докладов хозяйственников и вынесению длинных резолюций.

Одним из самых больных мест в работе дистанции является пятый околоток. Сейчас на этом околотке насчитывается 391 балла, а на рабочем отделении этого же околотка, где бригадиром кандидат партии т. Михайленко, имеется балльность в 3000. На околотке не изжиты браки в работе.

Что же сделала партийная организация для ликвидации аварийного очага на дистанции? Только лишь то, что заслушала мастера околотка т. Рыбникова и бригадира т. Михайленко о их работе, вскрыла факты технической безграмотности бригадира т. Михайленко, но конкретных мер не приняла. Вместо того, чтобы хорошо продумать этот вопрос, научить молодого коммуниста работать по-стахановски, вывести отделение из позорного провала, партийное собрание отделалось общими разговорами и вынесло решение: «Обязать т. Михайленко ликвидировать браки, развернуть политико-массовую работу и стахановское движение». Прошло уже больше месяца, но положение на околотке не изменилось. Михайленко попрежнему допускает браки. 1 июля он производил исправление перекоса в пути и тут же допустил новый перекос на 35 миллиметров, а через два дня во время исправления пути им снова был допущен перекос на 12 миллиметров.

Не изменилось положение и с политико-массовой работой и стахановским движением. Стенные газеты выходят от случая к случаю, читка газет проходит не регулярно.

Надо прямо сказать, что секретарь парторганизации дистанции пути т. Галеев не знает,

как работают члены партии на производстве, в чем им необходима помощь. Когда у него спросили, кто же из коммунистов стахановцы, — он начал по пальцам пересчитывать и тут же приступил к составлению списка коммунистов. После подсчетов оказалось, что из 17 членов и кандидатов ВКП(б), непосредственно работающих на производстве, имеется 7 стахановцев и 9 ударников, а такой коммунист, как дорожный мастер 6. околотка т. Воронов не ударник.

Тайгинские путейцы дали обе-

щание наркому товарищу Л. М. Кагановичу — прийти к Сталинскому дню железнодорожника с отличными показателями в работе, дать 50 стахановских километров пути, вывести дистанцию из отстающих в передовые. Партийная организация и ее секретарь т. Галеев должны всячески поддерживать передовых людей дистанции и на опыте лучших стахановцев тт. Манякина, Шакина, Демина, Прасолова и других научить хорошо работать отстающих, подтянуть их до уровня передовых.

Т. Демидов.

Парткабинет готовится к Дню железнодорожника

Партийный кабинет политотдела Тайгинского отделения проводит большую работу по подготовке к пятой годовщине Сталинского дня железнодорожника.

В помещении парткабинета организована выставка наглядных пособий, схематические карты работы железных дорог и их победы, одержанные под руководством нашей большевистской партии и любимого наркома товарища Л. М. Кагановича. Организован стол индивидуальных консуль-

таций для оказания практической помощи товарищам, готовящимся к проведению докладов, посвященных пятой годовщине праздника железнодорожников.

Сейчас парткабинет оказывает помощь чтецам-агитаторам в проведении разъяснительной работы непосредственно в сменах, цехах, бригадах, станциях, блок-постах и разъездах об историческом значении Дня железнодорожника.

Н. Агафонов.



Начальник материального склада ст. Тайга Е. Т. Рымар в парткабинете за изучением «Краткого курса истории ВКП(б)».

НАВЕСТИ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК В ПАРТИЙНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Центральный Комитет ВКП(б) в своих решениях неоднократно указывал партийным организациям на необходимость улучшения организационной работы и наведения большевистского порядка в партийном хозяйстве. ЦК ВКП(б) предупреждал партийных работников, что постоянное содержание в надлежащем порядке партийного хозяйства — есть важнейшее организационно-партийное дело, что ослабление внимания к этому делу может привести к повторению прошлых ошибок.

Как же обстоит дело с ведением партийного хозяйства в парторганизации Тайгинского железнодорожного узла? Надо сказать, что плохо. В парторганизации вагонного участка (секретарь партбюро т. Бобынцев), станции (секретарь партбюро т. Блохин) и НКЧ—2 (секретарь т. Мильто) нет большевистского порядка в партийном хозяйстве. Эти партийные руководители несвоевременно оформляют партийные документы, плохо обрабатывают протоколы партсобраний, не выставляют их в горком ВКП(б).

В ряде первичных партийных организаций безответственно, поделчески относятся к вынесению своих решений: оформление протоколов партийных собраний производится небрежно, безграмотно, а иногда доходит до смехотворного крючкотворства. Так, в одном из протоколов собрания парторганизации НКЧ—2 записано:

«Слушали — о приведении в порядок членов ВКП(б) Трапезникова и Игнатовича по бани».

Постановили — тт. Трапезникова и Игнатовича предупредить и повести работу по бани интенсивнее и активнее и совместно?»

Как думает партийный организатор т. Мильто и другие коммунисты приводить в порядок членов партии тт. Трапезникова и Игнатовича. Может быть речь идет о приведении в порядок бани? Ничего не понятно! Одно понятно, что автор этого крючкотворства не думал, чего писал.

За последнее время участились случаи утери партийных документов членами и кандидатами ВКП(б). В одной только парторганизации вагонного участка, в результате ротозейства и притупления партийной бдительности, четыре коммуниста утерли свои партийные билеты. А что значит утерять партийный билет? Это значит — потерять звание члена партии.

Парторганизация вагонного участка исключила из партии коммуниста Кулагина за то, что он оказался «шляпой» с партийным документом. Он притупил бдительность и грубо нарушил партийную дисциплину, напившись пьяным утерл партийный билет.

В парторганизации отделения движения (секретарь партбюро т. Ляшенко) только за один июнь было допущено три случая утери партийных документов. Член ВКП(б) т. Соболевский даже не знает, где и как он утерл партийный билет. Как потом было установлено, билет у него похитили при посадке на поезд. Член ВКП(б) этой же парторганизации Журавлев небрежно хранил партдокументы, в результате его билет также был похищен при посадке в трамвай. Поучительный пример имел место с членом партии парторганизации станции Тайга т. Будариным. Он проявил полнейшее ротозейство: оставил свой партийный билет на прилавке квасного ларька.

Многие партийные руководители, видимо, уже забыли, что речь идет не о какой-то обычной кампании, а об укреплении ВКП(б), о повышении ее боеспособности, о резком оживлении всей внутрипартийной жизни, и это зависит прежде всего от того, как хорошо и как быстро будет приводиться в порядок партийное хозяйство.

Наша задача — твердо соблюдать большевистский порядок в партийном хозяйстве, повседневно бороться за чистоту и монолитность рядов ВКП(б), как этому учит Центральный Комитет ВКП(б) и товарищ Сталин. Н.Токмаков.

ЧТО НАМ ДАЛ ВОСЬМИЧАСОВОЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

Большие перемены произошли в жизни нашего цеха после издания Указа Президиума Верховного Совета СССР. Теперь уже не видно рабочих, не занятых делом. Каждый работает хорошо и стремится к одной цели — больше дать продукции хорошего качества.

До Указа в нашем цехе были случаи завышения нормы простоя паровозов на промывке. Паровозы серии «ФД» простаивали от 21 до 22 часов, а сейчас они стоят по 16-17 часов, паровозы серии «ОВ» по 8-9 часов. Почти на 6 часов сокращен промывочный простой паровозов серии «СУ».

Раньше на ремонт паровозов ставились мастеровые без учета объема работ. Перед нами встал серьезная задача: как организовать производственный процесс, чтобы избежать излишней рабочей силы в отдельных бригадах и поставить их туда, куда это необходимо. В своем цехе мы этот вопрос разрешили следующим об-

разом. Во-первых среди мастеровых полностью уплотнили рабочий день, изжили опоздания и ранний уход с работы, которые допускали рабочие цеха. Сейчас мастеровые работают производительнее и полностью 8 часов. В результате этого из бригады т. Буцылина представилась возможность перебросить на другие работы 4 человека, из бригады т. Пленина — 3 человека. Таким образом получилось, что в бригадах людей стало меньше, а производимой работы больше.

После Указа мастеровые промывочного цеха, уплотняя рабочий день, значительно подняли свою производительность труда.

Бригадир комсомольско-молодежной бригады т. Лепиков сумел организовать труд в своей бригаде так, что мастеровые стали вырабатывать производственные нормы значительно выше, чем они давали раньше. Слесари его бригады тт. Кузнецов и Набойченко выполняли нормы на 180—200

процентов, сейчас же они подняли свою производительность труда до 250 — 300 процентов. По 3 нормы за 8 часов дает слесарь т. Посохов.

Значительно поднялась производительность труда и среди мастеровых других бригад. Сейчас слесарь т. Журавлев выполняет нормы на 350—400 процентов, слесарь-дышловик т. Швецов — на 400 процентов, т. Анисимов довел свою производительность труда до 250 процентов. Значительно лучше сейчас работают и другие мастеровые промывочного цеха.

В повышении производительности труда многое дали нам и другие мероприятия, которые проведены нами в связи с новым законом. Раньше низовой командный состав, в особенности бригадиры, мало занимались укреплением трудовой дисциплины в своих бригадах. Слабо боролись с прогульщиками и летунами. Сейчас этого нет. Теперь бригадиры вплотную занялись этим делом, ведут повседневную массово-политическую работу среди масте-

ровых своих бригад. Особенно в этом отличаются бригады тт. Шимбель, Лепиков, Юдин и ряд других товарищей.

Прогульщики и летуны получают должный отпор со стороны командиров и стахановцев нашего цеха. Они широко обсуждают среди общественности все случаи нарушения трудовой дисциплины, глубоко анализируют и доводят до сознания каждого рабочего цеха. Такие нарушители, как плотники Земсков и Дроздов, которые допустили опоздания на работу от 14 до 16 минут, слесарь Марков на 3 минуты. Все эти случаи нарушения трудовой дисциплины широко обсуждались в каждой бригаде.

В результате проделанной большой политико-массовой работы в нашем цехе резко сократились случаи нарушения трудовой дисциплины, но на этом успокаиваться мы ни в коем случае не должны. Наша задача в этой области состоит в дальнейшем углублении политико-воспитательной работы, в изжитии нарушения трудовой дисциплины.

Каждый день работы по-новому дает нашему цеху все более хорошие успехи в работе. Но однако необходимо отметить и такие недостатки, которые во многом мешают дальнейшему подъему производительности труда. Самое больное место в нашей работе — это недостаток запасных частей. Взять хотя бы, например, такой факт, когда мы вот уже в течение месяца не имеем шнурового азбеста, колен «Кинга», ощущаем немалый недостаток и в цветных металлах. Все эти недостатки во многом лимитируют работу промывочного цеха. Но несмотря на это, в нашем цехе с каждым днем чувствуется рост производственной активности; мы эту инициативу повседневно поддерживаем и направляем на достижение новых производственных успехов в честь Сталинского дня железнодорожника.

И. Сафронов,

мастер-орденоносец промывочного цеха депо Тайга.

СТАХАНОВСКАЯ ШКОЛА

Работа на паровозе с водоподогревом в тендерном баке

Лекция машиниста-стахановца паровозного депо Тайга т. А. В. Кореева

Новый советский водоподогреватель, согласно приказов НКПС № 135/Ц от 17/VI-1939 г. и № 136/А от 28/II-1940 г., устанавливается на паровозах серии „ЭМ“, „СУ“, „ФД“, „ИС“, который дает большую экономию топлива, удлиняет срок службы котла, не требует сложного ремонта.

Впервые в депо Тайга в октябре 1939 года с Красноярского паровозоремонтного завода прибыл паровоз серии „ЭР“ № 738-63, оборудованный водоподогревателем в тендерном баке. Первое время мы имели затруднения в освоении конструкции водоподогревателя, потому что у нас не было ни инструкции, ни литературы по уходу за ним, не было и опыта работы. Но мы эти трудности скоро преодолели и зиму 1939—40 гг. проработали без единого брака, имели экономию топлива; детали оборудования водоподогрева работали безотказно.

Решающее значение в безотказной работе водоподогревателя и особенно турбодвигателя имеет правильный уход за ним. Принимая паровоз, я обращаю особое внимание на исправность байпаса, на крепление кронштейнов трубопроводов и их соединений, турбодвигателя, исправность питательного клапана, нагнетательного манометра, поплавка, аэротермометра, регулирующей заслонки. Тщательно проверяю работу турбодвигателя и его смазку, исправность регулятора, состояние сальников и крепление крышек. Не проверив этого во время нахождения паровоза в депо, я под поезд не выезжаю, и замеченные неисправности стараюсь устранить немедленно.

Опробывание и пуск турбодвигателя производю следующим образом:

1. Поднимаю температуру в переднем отсеке чистой воды до 65—70 градусов паросмесителем острого пара.

2. Смазываю турбодвигатель картером турбинным маслом до верхнего уровня стекла, предварительно проверив, нет ли воды и не загрязнена ли смазка в картере. Смазку заливаю через воронку с сеткой. Дальше необходимо смазать шатунный подшипник турбины, а через масленку смазываю гайку дроссельного клапана и стержень, причем смазку всех деталей нужно производить машинным маслом.

В момент открытия пробки картера необходимо испытать исправность регулятора, для этого нужно проделать следующее: восстановить регулятор, вращая маховичок дроссельного клапана вручную до отказа вправо (по часовой стрелке), а потом до отказа влево (против часовой стрелки). Когда регулятор будет заряжен, необходимо нажать длинной проволокой толщиной в 3—5 мм. на рычаг защелки, если послышится щелчок дроссельного клапана, значит, регулятор исправен. Необходимо обращать внимание на исправность бойка и защелки (бывают случаи обрыва хвостовиков бойка и защелки). Регулятор предохраняет турбину от превышения числа оборотов,

которая дает их до 6500 в минуту, и повреждений, а поэтому за ним нужен тщательный уход.

3. Открываю полностью вентиль на коллекторе, даю острый пар турбодвигателю и проверяю, полностью ли открыта питательная заглушка.

4. После смазки турбодвигателя необходимо убедиться, набит ли сальник водяного колеса, а его набиваю не туго жгутиками хороших хлопчатобумажных концов, пропитанных машинным маслом, сальники дроссельного клапана набиваю не туго шнуровым азбестом.

5. До пуска турбодвигателя необходимо спустить воздух из питательной трубы и возможно поправивший от прощупки питательного клапана пар, поставив краник на штурвале левого инжектора или вентиль на рабочей колонке в положение, соответствующее моче угля. На стоянке паровоза выпустить воздух, и пар из питательной трубы можно ослабив пожарную гайку на турбодвигателе.

6. Заливаю водяное колесо турбодвигателя водой; убедившись в этом по имеющемуся на водяном колесе кранику или ослаблением пожарной гайки турбодвигателя.

7. Восстанавливаю регулятор и после этого плавно пускаю турбодвигатель дроссельным клапаном, вращая маховичок влево, против часовой стрелки.

В практике моей работы были случаи, и я убедился, что полный отказ от работы турбодвигателя может произойти от следующих причин:

1. Когда перегреешь воду свыше 100 градусов.

2. Если число оборотов турбины превышает 6500 оборотов в минуту, срабатывает регулятор и турбина останавливается. В этом случае регулятор нужно восстановить вручную.

3. Наличие воздуха и пара в питательной трубе.

4. Когда разработаны водяное колесо и лабиринтовые уплотнения в нем.

Чтобы избежать случаев поломки клапана, я инструктирую своего помощника—медленно закрывать дроссельный клапан турбодвигателя, прекращающего впуск пара в турбину. Из-за плохого ухода за оборудованием водоподогревателя бывают случаи расстройств шаровых соединений трубопровода мягкого пара и даже поломки и обрыв труб, а такой случай был на паровозе серии „ЭМ“ № 743-17 (машинист Дмитриенко). Во избежание этого необходимо следить за сцеплением и подбивать клин сцепления каждую поездку. Не нужно сильно затягивать гайку сальника, иначе клапан байпаса будет открываться туго, а винт привода и валики соединений привода клапана байпаса смазывать.

В пути следования направляю и регулирую работу водоподогревателя так, чтобы в отсеке теплой воды достичь температуры не ниже 90-95 градусов. После набора воды в основном депо переключу вентиль тендера закрываю—не даю нагреваться воде в заднем отсеке и на тракционных путях, питаю котел правым ин-

жектором (левый инжектор на моем паровозе запломбирован). Малейшие порчи в пути устраняю совместно с бригадой и никогда не выключаю водоподогрев. Одновременно открываю вентиль и даю острый пар смесителю, прогреваю воду в переднем отсеке до 65-70 градусов.

Отправляясь с поездом, я даю команду, открыть полностью клапан байпаса, регулирующую заслонку ставлю в положение, соответствующее паросмесителю мягкого пара, и наблюдаю за аэротермометром. Как только температура воды в переднем отсеке поднимается до 80-95 градусов, пускаю плавно турбодвигатель, регулирую его работу по нагнетательному манометру, давление держу выше котлового на 0,5—1 атмосферу. При нагреве воды в переднем отсеке до 85 градусов регулирующую заслонку ставлю в среднее положение на паросмесителе и водогон, по аэротермометру наблюдаю, чтобы температура воды не падала ниже 80-95 градусов, а уровень воды ниже 4-5 делений по рейке поплавка, так как масло, плавающее на поверхности воды, может попасть и забить фильтры, что уменьшает срок их службы.

Подъезжая к пункту набора воды, в ст. Яя, я ставлю регулирующую заслонку на водогон, по рукоятке это будет левое крайнее положение, и перекачиваю всю воду из отсека холодной воды в отсек горячей. Это дает мне возможность добавлять воду в задний отсек и значительно поправить передний. После набора воды я регулирующую заслонку ставлю на паросмесители, направляя весь мягкий пар в паросмесители, а после регулирую работу водоподогревателя согласно форсировки котла.

Таким образом, я освоил оборудование водоподогревателя и прихожу к выводу, что паровоз с водоподогревом имеет огромное преимущество перед обычным паровозом.

Однако, несмотря на очевидные преимущества данных паровозов, у нас имеется еще много недостатков и препятствий по освоению и внедрению их. Главными из них я считаю следующие:

1. У нас нет общедоступной литературы по водоподогреву.

2. Недостаточно организован ремонт оборудования водоподогревателей.

3. Имелись случаи перебоев турбинного масла, из-за чего приходилось выключать водоподогреватели.

4. Слабый инструктаж и нежелание отдельных паровозников осваивать оборудование водоподогревателя.

5. Слабый контроль за работой паровозов с водоподогревом со стороны управления дороги и руководства депо.

Поэтому, не случайно, что паровоз с водоподогревом через несколько поездок работает без водоподогрева, и некоторые машинисты нашего депо взяли оборудование водоподогревателя как излишнюю нагрузку, не получая от него никакого экономического эффекта.

Путейцы должны с честью выполнить свои обязательства

Тайгинские путейцы встретили Указ Президиума Верховного Совета СССР с полным удовлетворением. Стахановцы, ударники и передовые люди дистанции пути большевистскими делами отвечают на Указ Президиума Верховного Совета СССР, готовятся достойно встретить пятую годовщину дня железнодорожника и горят желанием снять с дистанции название аварийной.

Путевые обходчики тт. Юдинов, Брагин, Бабинов, Полуднев, Данин и другие привели свои обходы в образцовое состояние и являются первыми кандидатами на получение паспорта Стахановского километра пути. Таких стахановских километров на сегодня принято уже 6.

Коллектив путейцев второго околотка, руководимый мастером т. Коваленко, добился хороших результатов в работе, резко снизилась балловая оценка. На 1 июля по околотку насчитывалось всего 33 балла. Особенно отличаются в работе околотка бригады братьев Жулановых Ивана и Григория. Не отстает от них и бригада т. Старинчикова. Значительно улучшил свою работу третий око-

лоток мастера т. Костырева, по балловой оценке он занимает второе место среди всех околотков дистанции.

Однако не все еще дорожные мастера и бригады перестроили свою работу, они попрежнему плетутся в хвосте и не дают полной возможности стахановцам вывести Тайгинскую дистанцию в число передовых на дороге.

Плохо работает пятый околоток (мастер т. Рыбников), который на 1 июля имел оценку в 391 балл. Отделения бригадиров Михайленко и Асенова находятся в запущенном состоянии, по-существу не обеспечивают безопасности движения поездов.

Руководители дистанции должны обратить серьезное внимание на пятый околоток и добиться полной ликвидации аварийных очагов.

Тайгинские путейцы должны встретить Сталинский день железнодорожника высокой производительностью труда, отлично подготовить стальные пути для работы в зимних условиях!

С. Баринов.

БЕССАРАБИЯ И СЕВЕРНАЯ БУКОВИНА (СПРАВКА)

Дипломатические переговоры между СССР и Румынией привели к мирному разрешению конфликта, существовавшего между этими двумя государствами в течение 22 лет. Румынское правительство удовлетворило требования советского правительства о возвращении СССР Бессарабии и о передаче ему северной части Буковины.

Бессарабия—территория, расположенная между реками Прут (на западе) и Днестр (на востоке). На юге она примыкает к реке Дунаю и Черному морю.

Площадь Бессарабии составляет 44.422 квадратных километра.

Население Бессарабии—около 3,1 миллиона человек. Больше всего здесь живет украинцев, молдаван, русских и евреев. Румыны в Бессарабии не более 9 процентов всего населения.

По северной части Бессарабии проходят отроги Карпатских гор, достигающие высоты от 200 до 300 метров над уровнем моря. Склоны холмов покрыты лесами, состоящими преимущественно из граба, дуба, клена, осины, липы, березы и бука.

В Бессарабии много рек и озер. Самая большая река—Днестр. Днестр замерзает в среднем в нижнем течении во второй половине декабря, вскрывается в первой половине марта и бывает совершенно свободен от льда в среднем около 290 дней в году.

Климат Бессарабии мягкий, на юге теплый. Первые морозы в Северной Бессарабии наступают уже с конца октября, а на юге—с середины ноября.

В экономическом отношении Бессарабия, находившаяся 22 года под господством Румынии,—чрезвычайно отсталая страна. Промышленность Бессарабии насчитывает всего около 300 предприятий, на которых занято не свыше 10 тысяч рабочих. Почти все фабрики и заводы носят кустарный и полукустарный характер. Тяжелая индустрия отсутствует.

Подвлияющее большинство населения Бессарабии, свыше 86 процентов, занято в сельском хозяйстве. Городское население составляет менее 14 процентов всех жителей страны.

Сельское хозяйство Бессарабии крайне отсталое. Большинство крестьян вспахивает землю сохой. Очень мало плугов, не говоря уже о тракторах и комбайнах. Земля не получает искусственных удобрений.

Хороший климат и плодороднейшая почва Бессарабии позволяют собирать здесь большие уро-

жаи пшеницы, кукурузы, ячменя, ржи, овса и т. д., развивать технические культуры, садоводство, виноградарство.

Бессарабия была составной частью нашей страны до конца 1917 года. Пользуясь военной слабостью молодой Советской республики, румынская буржуазия всеми правдами и неправдами стремилась овладеть Бессарабией. Нарушив договор с Советской Россией от 5 марта 1918 года, румынские войска оккупировали Бессарабию и удерживали ее свыше 22 лет.

Румынская военщина установила в Бессарабии режим террора и насилия над населением.

Помещики, составляя лишь 11/2 процента всех сельских хозяев, владели 45 процентами всей земли; некоторые помещики имели до 10 000 гектаров земли. Кулаков в Бессарабии около 15 процентов, а владеют они не менее 30 процентов земли. Большинство крестьян Бессарабии владели жалкое, полуголодное существование. Около 25 процентов крестьян безземельные.

Румынская буржуазия проводила на территории Бессарабии жестокую политику румынизации.

СССР никогда не признавал правомерности захвата Бессарабии. Советское правительство неоднократно заявляло, что оно продолжает считать Бессарабию частью советской территории.

Наконец, наступил этот исторический момент, которого народы Бессарабии с таким нетерпением ждали в течение 22 лет. Бессарабия возвращена Советскому Союзу. Это—громкая победа мирной политики Советского Союза, еще одно доказательство нашего военного могущества и возросшего международного влияния.

Одновременно с возвращением Бессарабии румынское правительство согласилось передать СССР северную часть Буковины.

Буковина принадлежала до 1919 года бывшей Австро-Венгерской монархии.

Главный город Северной Буковины—Черновцы. Большинство населения Северной Буковины—украинцы. Основное занятие населения—сельское хозяйство и лесные промыслы. Промышленность развита слабо.

Северная Буковина примыкает к Станиславской области (Западная Украина) и к Северной Бессарабии.

Присоединением Северной Буковины к Советскому Союзу завершается историческая задача воссоединения украинского народа.

Письма в редакцию

„ДОХОДНОЕ МЕСТО“

В железнодорожном парке культуры и отдыха ст. Тайга кассиром лодочной станции работает некий Василий Иванович Примака.

Пользуясь полной бесконтрольностью со стороны директора рабочего клуба имени Ленина, он злоупотребляет своим служебным положением, старается „подзаработать“.

Несмотря на существующие правила пользования и эксплуатации лодок, он их не выполняет, а делает так, как это будет выгодно для него. Сдает лодки детям, забывая от них в залог майки, рубашки и другие вещи, которые иногда остаются у Примака. Помимо оплаты за пользование лодкой, он „в небольшой сумме“ берет залог, который также зачастую остается у него.

7 июля, в целях корыстной наживы, он сдал в бессрочное пользование лодку № 8 за пять пачек табаку, другую лодку за две катушки балалаечных струн. Выручку от эксплуатации лодок сдает неполностью. На покраску 15 лодок Примака от завхоза т. Кузнецова получил 60 кг. краски, но лодки все же в плохом состоянии, краска с них облезла — повидимому, они были выкрашены с большой „экономией“.

Директору рабочего клуба т. Покорскому нужно обратить на это серьезное внимание и жульническими махинациями Примака положить конец.

Н. Зимарин,
вахтер парка культуры и отдыха.

Теплая компания

Председатель местного комитета Глазунов и его собутыльники Данилов, Матвеев, Князьков и другие на 11 километре Томской ветки творят темные дела: присваивают профсоюзные деньги и разлагают трудовую дисциплину. Они продали имеющуюся на разезде месткомовскую виетроду и купили быка-производителя, якобы для общества, но на самом деле, это оказалось не так: хозяевами его оказались — Данилов и Бородин. С каждого владельца коровы за случку они берут по 30 рублей и на эти деньги всей компанией устраивают пьянки.

Не оставили они себя в обиде

и при дележке покосов — все лучшие места, в отчуждении железной дороги, разделили между собой и своими друзьями, а остальным, в частности, движением, совершенно отказали.

На общем собрании было вынесено решение: — собрать деньги, полученные от доходов за быка, и сдать в местный комитет, но до сих пор никаких результатов нет. Собранные деньги на приобретение членских марок РОКК Глазунов в наличии не имеет, и получилось так, что и денег нет, и членские взносы неуплочены.

Назарук.

Не убирают старые запасные части

Ремонтно-путевые бригады 5 километра 5 дистанции пути, производя путевые работы на станционных путях, не убирают старые рельсы, накладки, противоугоны, подкладки и т. д. Все это разбросано на путях.

В нечетном парке между 21,25 и 27 путями настолько много их навалено, что мешают работать составительским бригадам и работникам пункта технического

осмотра. Из-за хаоса на путях работники в ночное время могут иметь несчастные случаи.

Начальнику 5 дистанции пути т. Ряпша нужно обратить на это серьезное внимание и убрать с путей все детали, мешающие нормально работать.

Ф. Пырников,
сменный мастер пункта технического осмотра ст. Тайга.

ЗА ИЗДЕВАТЕЛЬСТВО НАД РЕБЕНКОМ
К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Советский народ беспредельно любит своих детей, заботливо воспитывает молодое подрастающее поколение. Партия и правительство проявляют величайшую заботу о советской матери и ребенке.

В условиях нашей социалистической родины воспитание детей является большим государственным и общественным делом. Заботиться о детях призваны прежде всего семья, школа, комсомол.

Станным кажется в наше время встречать таких родителей, которые безучастно относятся к воспитанию своих детей, зверски издеваются над ними. К великому сожалению, такие родители еще есть.

Ларина Мария работает буфетчицей в столовой № 20 станции Тайга. Полтора года тому назад у ней родилась девочка. Сначала Ларина хорошо ухаживала за ребенком. Но как только ее законный муж Белоусов ушел в Красную Армию, она перестала проявлять заботу о своем родном ребенке, начала зверски избивать его, бросать, где попало. Часто

бывало так: бросит малышку на улице и по целым дням не смотрит за ней.

К Лариной на квартиру стал частенько ходить некто Фомин (сотрудник железнодорожной милиции), который несомненно послужил причиной такого зверского отношения к ребенку. Сама же Ларина прямо заявляла, что воспитывать ребенка не будет. Надо сказать, что Ларина в бытовом отношении разложившийся человек, занимается пьянкой и половой распущенностью, мало этого, она и на производстве ведет себя возмутительно, грубит и свирепствует с посетителями столовой.

Этот возмутительный факт безчеловечного отношения к ребенку в корне противоречит законам, он вызывает справедливое возмущение у трудящихся. Нет никакого сомнения, что со стороны прокуратуры Тайгинского отделения будут приняты соответствующие меры.

М. Скопин,
политрук военно-учебного пункта ст. Тайга.

Сообщение ТАСС

о потерях японской авиации
на Халхин-Голе

В Японии агентство Домей Цусин сообщило по радио, что в связи с третьей годовщиной японо-китайской войны отдел печати штаба японской армии опубликовал официальное сообщение об итогах военных действий в Китае за три года. В этом сообщении, наряду с данными об итогах военных действий в Китае, объявлено, что на „границе Манчжоу-Го и Внешней Монголии японские самолеты сбили 1340 советских самолетов и 30 советских самолетов уничтожили на земле“, и далее указано, что японцы на границе Манчжоу-Го и Внешней Монголии потеряли 138 самолетов.

ТАСС уполномочен заявить, что приведенные выше „данные“ отдела печати штаба японской армии не только не соответствуют

действительности, но являются еще смехотворными. На самом деле по официальным данным Генштаба Красной Армии японцы за время конфликта на границе МНР и Манчжоу-Го в районе Халхин-Гола с 15 мая по 30 августа 1939 года потеряли 589 самолетов. Монголо-советская авиация за этот же период потеряла 106 самолетов. Кроме того, за время от 30 августа по 15 сентября 1939 года монголо-советской авиацией было сбито еще 71 японский самолет. Монголо-советская авиация потеряла за тот же период 37 самолетов. Всего за время конфликта на границе МНР и Манчжоу-Го японцы потеряли 660 самолетов, а потери монголо-советской авиации составили 143 самолета.

Первый тираж Займа Третьей Пятилетки
(выпуск второго года)

Сегодня начинается первый тираж выигршей Займа Третьей Пятилетки (выпуск второго года). Тираж состоится в Ленинграде, он

продлится два дня. Будет разыграно 888 тысяч выигршей на 138.720.400 рублей.

О ВСЕСОЮЗНОМ ДНЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Совнарком Союза ССР постановил перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника в 1940 году с 30 июля на воскресенье — 4 августа.

В будущем празднование Дня железнодорожника будет проводиться в первое воскресенье августа месяца.

(ТАСС).

Радиофестиваль
технических лекций

По указанию политуправления НКПС и Центрального управления учебными заведениями, на Тайгинском узле проводится радиофестиваль технических стажировских лекций и докладов, которые будут читаться с 6 час. 30 мин. в следующие дни:

15 июля — „Использование местных видов топлива для отопления паровозов“. Лекцию читает теплотехник — орденосец т. И. Назаров;

16 июля — „Подогрев воды в тендере паровоза“. Лекцию читает машинист-инструктор т. Логинов.

19 июля — „Скоростной ремонт товарных вагонов по методу орденосеца т. Халыпина“. Лекцию читает зав. курсами т. Николайшин;

22 июля — „Скоростная обработка и продвижение поездов“. Лекцию читает маневровый диспетчер т. Глушков;

26 июля — „12 лет без капитального ремонта“. Лекцию читает машинист-орденосец т. В. Иванов.

Матвеев.

ПОПРАВКА

В газете „За большевистский транспорт“ за 28 июня 1940 года в тексте Указа Президиума Верховного Совета СССР „О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений“ допущена опечатка.

2 абзац пункта 5-го следует читать: „Установить, что за прогул без уважительной причины рабочие и служащие государственных, кооперативных и общественных предприятий и учреждений предаются суду и по приговору народного суда караются исправительными работами на месте работы на срок до 6 месяцев с удержанием из заработной платы до 25 проц.“.



Машинист первого класса депо Тула М. Г. Глебовский в 1939 г. сэкономил свыше 1600 тонн угля. В этом году он также систематически экономит топливо. За первую половину мая тов. Глебовский сэкономил 69,8 тонн угля. За 19 дней мая он перевез 2.265 тонн груза сверх нормы, перевыполнив норму технической скорости в среднем на 6,1 километра в час. На снимке: Михаил Георгиевич Глебовский у своего паровоза.

ЕДИНЫЙ КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

Горкома ВКП(б) и узлового комитета ВКП(б)

работы партийных, советских, комсомольских, профсоюзных и общественных организаций г. Тайга на 1940 г.

Дни	Что производится
3, 13, 23	Заседание бюро горкома ВКП(б)
5, 24	Собрания первичных парторганизаций
2, 20	Заседан. партбюро первичных парторганизаций
9, 19, 27	Заседание партбюро узла
12	Узловое партийное собрание
6, 16, 26	Заседание бюро горкома ВЛКСМ
3, 23	Собрание первич. комсомольск. организаций
2, 17	Заседания комитетов ВЛКСМ
6, 16, 26	Заседание Горисполкома депутатов трудящихся
10, 30	Заседание президиума райкома профсоюза
26	Профсоюзные собрания по службам
13, 23	Заседание Месткома профсоюзов
16	Узловое комсомольское собрание
10, 30	Заседание узлового комитета ВЛКСМ
20	День добровольных обществ: ОСО, МОНР, РОКК, СВБ
12, 22, 30	Единые дни агитаторов
6, 17	Семинар с руководителями агитколлективов
9, 19, 29	Семинар с агитаторами по агитколлективам
12, 29	Заседание постоян. действующ. комиссий горисполкома
2, 17	Семинар партактива города с 8-10 час. утра
2, 3, 26, 27	Семинар партийного и хозяйственного актива транспорта с 8-10 час. утра
5, 24	Семинар комсомольского актива города с 8-10 ч. утра
10, 20	Военные занятия горактива
17	Собрание советского актива

Ответ. редактор Т. КУЗЬМЕНКО.

Тайгинская транспортная техническая школа
паровозных машинистов

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ УЧАЩИХСЯ

на 1940-41 уч. год. Срок обучения 3 года.

Принимаются лица обоего пола в возрасте от 16 до 30 лет, имеющие образование в объеме 7 классов, признанные годными по состоянию здоровья к должности паровозного машиниста.

Прием заявлений с 1 июня по 14 сентября 1940 года.

К заявлению о приеме необходимо прилагать в подлинниках следующие документы:

1). Свидетельство о рождении (паспорт предъявляется лично).

2). Документы об образовании.

3). Справку о состоянии здоровья и прививке оспы.

4). Автобиографию.

5). 3 фотокарточки, заверенные гос. учреждением, и почтовых марок на 60 коп. для ответов.

Приемные испытания с 15 по 25 сентября 1940 г. производятся по русскому языку, литературе, математике, Конституции СССР и физике, по программам за 7 классов.

Начало занятий с 1 октября 1940 года.

Принятые в школу обеспечиваются: общежитием с посельными принадлежностями, стипендией, в зависимости от успеваемости, в размере 65—75 руб. на I курсе 55 проц., на II — 75 проц., на III — 100 проц. от числа принятых учащихся.

Учащиеся пользуются правами железнодорожников. За время практики (езда на паровозе в должности пом. машиниста) на 3-м году обучения получают, помимо стипендии, зарплату по занимаемой должности.

Заявления направлять по адресу: ст. Тайга Том. ж. д. техническая школа. На испытания являться только по вызову приемной комиссии.

Администрация школы.