

КРАСНОЕ ЗНАМЯ

ОРГАН ТОМСКОГО ГОРНОМА ВКП(б) И ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

№ 48
6362
12 мая 1942 года, вторник
Год издания XXIII
Цена 15 коп.

О весенне-полевых работах на пригородных хозяйствах, индивидуальных и коллективных огородах рабочих и служащих

Решение бюро Томского горкома ВКП(б) от 8 мая 1942 г.

Бюро горкома ВКП(б) устанавливает, что несмотря на все благоприятные условия для полного разгрома весенне-полевых работ в последние дни, значительная часть пригородных хозяйств не включилась надлежащим образом в проведение весеннего сева, а значительная часть коллективных по вынужденности руководителей профсоюзизации не начала подготовку земли к посадке овощей и картофеля на индивидуальных и коллективных огородах.

Бюро горкома ВКП(б) постановляет:
1. Обязать всех руководителей предприятий и их пригородных хозяйств немедленно приступить к весенне-полевым работам: пахоте, борозованию, а вместе с этим посеву зерновых и овощных культур.

2. Предложить руководителям профсоюзных организаций обеспечить разворот работ по подготовке земли к посадке овощей и картофеля рабочими и служащими на индивидуальных и коллективных огородах и организовать коллективом на надлежащий уход за огородами.

3. Бюро горкома ВКП(б) требует от руководителей предприятий, пригородных хозяйств и профсоюзных организаций тщательный уход за землей, посадкой овощей, картофеля и сева зерновых на высевом по качеству

уровню в срок 8—10 дней и организация надлежащей охраны посевов на пригородных хозяйствах, а также коллективных и индивидуальных огородах и предупреждает, что они несут персональную ответственность за качество и осуществление сева и посадки овощей в установленные сроки.

4. Предложить секретариат перичинных парторганизаций в двухнедельный срок проверить выполнение решений бюро горкома ВКП(б) от 1 апреля 1942 года «Об организации индивидуальных огородов коммунистам и комсомольцам» и отослать тех, которые не выполнили этого решения, принять необходимые оргвыводы.

5. Обязать райкомы ВКП(б) и райисполкомы установить — ежесуточный контроль за ходом сева на пригородных хозяйствах, коллективных и индивидуальных огородах.

6. Учитывая исключительное значение своевременного сева в повышении урожайности, бюро горкома ВКП(б) призывает всех работников пригородных хозяйств и трудящихся города к проведению сева и посадки овощей в самые сроки и на высшем по качеству урожаю.

Секретарь Томского горкома ВКП(б)
С. ЧЕРНЫШЕВ.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 10 МАЯ

В течение 10 мая на фронте существенных изменений не произошло. За 9 мая уничтожено 25 немецких самолетов. Наши потери — 18 самолетов.

За 9 мая частями нашей авиации уничтожено или повреждено 13 немецких танков, около 60 автомашин с войсками и грузами, 5 полков с боеприпасами, 14 полевых и зенитных орудий, 1 прожектор, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты противника.

Наши части, действующие на отдельных участках Ленинградского фронта, за два дня боевых действий уничтожили несколько артиллерийских орудий, минометов, пулеметов и до 500 солдат и офицеров противника.

Наша часть, под командованием младшего лейтенанта Муратова (Западный фронт), действующая в тылу противника, организовала разрушение двух военных эшелонов. Разбиты паровоз и свыше 30 железнодорожных вагонов. В результате разрушения противник потерял только убитыми свыше 1000 солдат и офицеров.

На днях 11 советских самолетов, под командованием тов. Зуб (Южный фронт), атаковали аэродром противника, на котором находилось до 40 самолетов. Аэродром охранялся четырьмя вражескими истребителями. Наши истребители завязали воздушный бой с немецкими истребителями и отогнали их в сторону от аэродрома. Тем временем наши истребители на бреющем полете атаковали немецкие самолеты, находившиеся на земле. Сбили 12 и повредили 9 машин противника.

Орудийный расчет тов. Богданова первой заводской уничтожил 3 немецких танка.

У убитого немецкого обер-фельдфебеля Хойника найдено неотправленное письмо на родину. В нем он писал: «Ты не можешь себе представить, что происходит при атаках в лесу. За неделю нашу роту уничтожили, осталось в живых только 10 человек. Никого из товарищей уже нет. Все либо убиты, либо ранены. Сейчас греет солнце, и на дворе тает. Все покрыто водой. Мы находимся посередине большого болота. Силем я ждем, что будет дальше, так как в такой глухой людской воевать больше нельзя. Хотел бы скорее конец, лишь бы выбраться отсюда».

В селе Грузино, Ленинградской области, обнаружены трупы семи красноармейцев, эврыски замученных гитлеровцами. Местные жители рассказали, что немцы привязали раненых пленников красноармейцев к изгороди, подвешивали их жестоко мучившими, а потом закопали их трупы.

Действующий Черноморский флот. На снимке: подводные лодки высаживают десант мориков на территорию, занятую противником.

Больше самолетов для сталинских соколов, крепче удары по врагу!

Организуем всесоюзное социалистическое соревнование работников авиационной промышленности

Обращение рабочих, инженеров, техников и служащих самолетостроительного ордена Ленина завода № 18 и моторостроительного ордена Ленина завода № 26

Дорогие товарищи!

В первом приказе Народного Комиссара Обороны товарищ Сталин дал всей Красной Армии боевой приказ.

Добиться того, чтобы 1942 год стал годом окончательного разгрома немецко-фашистских войск и освобождения советской земли от гитлеровских мерзавцев.

Слова товарища Сталина должны доглубиться сердца каждого советского человека. Каким из нас готов сделать все, чтобы разгромить немецких захватчиков, сломить хребет кровавому Гитлеру и приблизить час освобождения наших братьев и сестер от фашистского ига.

В нашей стране армия неотделима от народа. Фронт и тыл представляют у нас единый и неразрывный боевой лагерь. Приказ товарища Сталина зовет нас к новым трудовым подвигам. Чтобы по-боевому выполнять приказ вождя и приблизить победу над заклятым врагом, каждый рабочий, работник, инженер, техник и служащий должен работать еще упорнее, еще выше поднимать производительность труда.

Советские строители самолетов и моторов дают Красной Армии все больше отличных боевых машин. Мы хорошо знаем: каждый новый самолет — это новый удар по врагу, это приближение нашей победы над немецким фашизмом. Нам надо полностью использовать богатейшую технику наших заводов, экономнее и бережнее расходовать материалы, сырье, инструменты, и тогда наши сталинские соколы получат еще больше отличных боевых самолетов.

Мы внимательно слушаем и перечитывали приказ товарища Сталина, вдумались в каждое его слово. Мы полны решимости выполнять этот боевой приказ. Зная свои силы, мы пришли к общему мнению, что можем не только выполнять, но и ежемесячно перевыполнять государственный план выпуска самолетов и авиадвигателей.

Сознавая свой долг перед родиной, мы, рабочие, работники, инженеры, техники и служащие самолетостроительного ордена Ленина завода № 18 и моторостроительного ордена Ленина завода № 26, во исполнение первого приказа нашего великого вождя, берем на себя обязательство работать, не покладая рук, и давать фронту все больше первоклассных самолетов. Пусть наши славные соколы-летчики еще сильнее громят врага в воздухе и на земле.

Мы берем на себя следующие конкретные обязательства:

1. Обеспечить безусловное выполнение государственного плана выпуска авиадвигателей и готовых к бою самолетов.

Дать Красной Армии в мае месяце, сверх государственного плана, на 5% больше моторов и самолетов, а в последующие месяцы вести неустанную борьбу за перевыполнение плана.

2. Обеспечить равномерную работу заводов по суточному трафику.

3. Добиться дальнейшего улучшения качества самолетов и авиадвигателей, неуклонного соблюдения технологической дисциплины и повышения всей культуры производства.

4. Путем сокращения технологического цикла, улучшения технологии, рационализации производства из месяца в месяц сокращать время, затрачиваемое на изготовление мотора и самолета.

5. Добиться дальнейшего повышения производительности труда и выполнения норм выработки всеми рабочими. Организовать техническое обучение новых рабочих.

Сократить на 15% вспомогательных рабочих за счет уплотнения их работы, ра-

ционального распределения грузопотоков и перевести этих рабочих на производственную работу.

6. Путем соблюдения жесточайшей экономии, решительного сокращения всех непроизводительных расходов добиться того, чтобы во втором квартале 1942 года себестоимость моторов и самолетов была на 5—6% ниже плановой. К 1 июля с. г. снизить расходование металла на 8—10% за счет уменьшения отходов и улучшения методов обработки.

7. Добиться полного использования оборудования. Реализовать ценные изобретения и рационализаторские предложения. Обеспечить тщательный уход за оборудованием и инструментом, навести чистоту в цехах и на территории заводов.

8. Добиться дальнейшего улучшения материально-бытового обслуживания работников заводов. Наладить образцовую работу столовых и буфетов, почистить работу садоводов и подсобных хозяйств, обеспечить тем самым снабжение работающих на наших заводах овощами и другими продуктами питания.

Мы обращаемся ко всем рабочим, работницам, инженерам, техникам и служащим предприятий авиационной промышленности с призывом — развернуть всеобщее социалистическое соревнование работников авиационной промышленности на лучшее выполнение и перевыполнение государственного плана выпуска авиационной продукции.

Даем больше самолетов для сталинской авиации!

Товарищи рабочие, инженеры и техники винтовых, агрегатных и авиаприборных заводов! Увеличьте производство винтов, агрегатов, авиаприборов! Обеспечьте выпуск продукции по графику! Добейтесь не только выполнения, но и перевыполнения установленных планов!

Товарищи вооруженцы! Дайте больше авиационных пушек и пулеметов!

Товарищи металлурги! Увеличивайте производство металла! Давайте нам больше стальных труб, калиброванных прутков, легированных сталей и других материалов!

Работники цветной металлургии! Выполняйте в срок свои обязательства перед авиационными заводами! Обеспечьте нас цветными металлами и прокатом!

Работники подшипниковых заводов! Увеличьте выпуск подшипников! Улучшайте их качество! Выпускайте комплектную продукцию! Обеспечьте неуклонное выполнение трафика!

Работники электротехнической промышленности! Будьте аккуратными и точными в выполнении военных заказов. Давайте больше радиостанций, электромоторов, специальных проводов и электроаппаратуры.

Работники лесной, резиновой промышленности и других отраслей народного хозяйства! Боритесь за перевыполнение плана, за повышение качества продукции, за своевременное выполнение заказов авиационной промышленности.

Товарищи железнодорожники и водники! Обеспечьте быстрое продвижение и бесперебойную доставку грузов авиационным заводам.

Дорогие товарищи! Мобилизуем все свои силы на дело полного разгрома немецких захватчиков в 1942 году!

Выше знамя социалистического соревнования!

Под непобедимым знаменем великого Ленина, под руководством великого Сталина, — вперед к победе!

Настоящее обращение одобрено и единогласно принято 3—6 мая 1942 года на собраниях рабочих, инженеров, техников и служащих в цехах, сменах и отделениях ордена Ленина завода № 18 и ордена Ленина завода № 26.

ТОМСК

Пред. горисполкома

Передать первому сердечный привет ленинградцам — славным патриотам нашей страны, находящимся в Томске.

Зам. пред. горисполкома
Ленсовета АНДРЕЕНКО.



ЛУНИНСКИЕ МЕТОДЫ—ВО ВСЕ ЗВЕНЬЯ ТРАНСПОРТА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ!



Н. А. Лунина Н. А.
Лауреат Сталинской премии
1949 г.
Томск.
Е. А. Кацмана

О моем методе

(Из доклада машиниста депо Новосибирск, лауреата Сталинской премии, тов. Лунина Н. А.)

Я удостоился великой награды правительства: мне присвоено звание лауреата Сталинской премии. Эта награда воодушевляет меня на новые подвиги. Я буду работать, не жалея ни сил, ни жизни, я отдаю все, что могу, для улучшения работы железнодорожного транспорта, на помощь фронту.

Несколько слов о своей работе. Мысль отремонтировать паровозы силами своих бригад, зародилась у меня после того, как я познакомился с приказом Наркома № 78/ц. Собрав бригаду, я изучил с ней этот приказ. Мы решили выполнять своими силами большой объем ремонта, чем это было указано в приказе.

Сначала нам было трудно. Частенько получалось так, что мы ремонтировали ту или иную деталь довольно долго, так как еще не имели достаточных слесарских навыков. Но мы, не стеснясь, учили у других. Мы обратились за помощью к опытным слесарям, бригадиром и мастерам. Они нам помогли, и вскоре мы освоили ремонт паровоза своими силами.

Тов. Л. М. Каганович дал высокую оценку моему методу работы. После этого, в депо Новосибирск широко развернулась работа с паровозниками, которые также начали сами ремонтировать паровозы. Но сразу же выяснилось, что примерно 60 процентов паровозников в депо не имели слесарской квалификации. В связи с этим руководители дороги издали приказ, который обязывал руководителей депо обучать паровозников слесарским навыкам. Были организованы специальные курсы, на которых паровозники обучались под руководством опытных слесарей. После прохождения курсов комиссия присваивала паровозникам слесарские разряды.

Работа депо резко улучшилась. Начали сокращаться простои паровозов на подьемке и межподъемочных ремонтах. После получения телеграммы Наркома о передаче мне юбилейного трехтысячного паровоза выпуска Ворошиловградского

завода, я решил совершенно отказаться от услуг комплексных бригад. Если сначала нам было трудно самим ремонтировать паровоз, не имея навыков по ремонту, то, получив эти навыки, мы весь ремонт паровоза производили за 3,5 часа. Мы взяли на себя обязательство добиться пробега между подьемками в 100.000 километров. В ноябре я поставил из подьемки паровоз, который пробежал 101.206 километров и за все это время не была сменена ни одна деталь.

Из месяца в месяц улучшается работа паровозников Новосибирского депо. По межподъемочному ремонту депо сэкономило за год 300.000 рублей. Межподъемочный пробег паровоза увеличился, и составляет в среднем 59 тысяч километров. Экономия по подьемочному ремонту достигла 11.908 рублей. Некоторые детали, которые должны были меняться на подьемке, оставались работать на следующий пробег.

Нам нужно решить еще один вопрос, о котором тов. Л. М. Каганович просил меня поговорить с машинистами. Он говорил: «Я никак не могу понять, почему промывка не соответствует своему названию, т. е. почему, ставя паровоз на промывку, мы производим ремонт».

Я крепко подумал об этом, посоветовался с бригадой, и хочу добиться того, чтобы название «промывка» соответствовало своему назначению. Я хочу сделать так, чтобы во время промывки вовсе не производился ремонт паровоза.

Следует отметить, что участие паровозных бригад в подьемочном ремонте дано по Томской дороге экономно в 1,5 миллиона рублей. По сути дела это означает, что паровозники Томской дороги своим трудом помогли стране на 1,5 миллиона рублей приобрести снарядов для фронта.

Большинство бригад дороги участвуют в ремонте паровозов. У нас есть замечательные машинисты: Кузнецов из Барнаула, Таранин из Новосибирска, Рогозин из Болотного, которые производят ремонт паровозов силами своих бригад. У нас нужно учиться другим.

Внедрять хозрасчет на паровозах

(Из доклада нач. плановой группы паровозной службы Томской ж. д. тов. Белохвостика В. Я.)

Паровозной службой Томской дороги было разработано временное положение о хозрасчете паровозов. На хозяйственный расчет переводились только паровозы с прикрепленными к ним паровозными бригадами.

Опыт перевода паровозов на хозрасчет показал, что организация учета затрат по отдельным паровозам вполне возможна без установления специальных дополнительных штатов счетовых работников, а полученные производственные результаты и экономия средств по хозрасчетным паровозам указывают на необходимость немедленного, более широкого внедрения хозрасчета на паровозах.

В 1940 году хозрасчет на паровозах начал внедряться на всех без исключения паровозных депо дороги. На хозрасчет было переведено около 30 паровозов от всего эксплуатируемого паровозного парка дороги. Машинисты стали следить за полным и правильным использованием деталей паровоза. Детали, которые до хозрасчета выбрасывались, теперь стали ремонтироваться и служить не хуже новых. Паровозные бригады своим заботливым уходом добивались удлинения сроков службы деталей и экономии запасных частей. Одновременно они начали сами в пути следования в основном и обротно производить необходимые ремонт паровоза, тем самым расширяя объем служебного ремонта. В этой части хозрасчет явился базой, на основе которой возникло и расширилось замечательное лунинское движение.

Рост лунинского движения в 1941 году сопровождался широким внедрением хозрасчета на паровозах. В целом по дороге число хозрасчетных паровозов превысило 80 процентов от всего эксплуатируемого парка. Только депоновским ремонтом и уменьшением расхода запасных частей, обрточных и осветительных материалов за 1941 г. по хозрасчетным паровозам было сэкономлено около 2,5 млн. руб.

Рост лунинского движения в 1941 году сопровождался широким внедрением хозрасчета на паровозах. В целом по дороге число хозрасчетных паровозов превысило 80 процентов от всего эксплуатируемого парка. Только депоновским ремонтом и уменьшением расхода запасных частей, обрточных и осветительных материалов за 1941 г. по хозрасчетным паровозам было сэкономлено около 2,5 млн. руб.

Рост лунинского движения в 1941 году сопровождался широким внедрением хозрасчета на паровозах. В целом по дороге число хозрасчетных паровозов превысило 80 процентов от всего эксплуатируемого парка. Только депоновским ремонтом и уменьшением расхода запасных частей, обрточных и осветительных материалов за 1941 г. по хозрасчетным паровозам было сэкономлено около 2,5 млн. руб.

Уменьшить прокат бандажей

(Из доклада начальника депо Тайга тов. Власенко И. С.)

Сбережение бандажей может достигаться, прежде всего, на основе широкого развития лунинского движения. Прокат бандажей у различных оей ло, комотива и локомотива. Из-за большого проката ведущих колес приходится делать обточку всем бандажам, в то время, когда прокат бандажей сцепных колес еще не достиг предельного. Совершенно ясно, что повышенный прокат бандажей приводит к уменьшению пробега паровоза между обточками.

Основной причиной, вызывающей преждевременный износ бандажей, а следовательно, и уменьшение пробега, является буксование паровоза. Оно есть результат неумелого и небрежного управления паровозом, результат неумения пользоваться песочницей.

Как одну из основных причин, способствующую ненормальному износу проката, можно отметить неравномерную нагрузку на оси, вызываемую рядом причин, в том числе неравномерным прокатом рессор, недостаточным уходом за буксовыми киями, слабой податливостью и чувствительностью всего механизма подвешивания.

Нельзя допускать буксования паровоза. Для предупреждения этого крайне вредного явления необходимо как следует наладить песочное хозяйство. Песок должен удовлетворять техническим условиям. Песочницу нужно регулировать так, чтобы песок шел под бандажи тонкой и равномерной струей. При всем этом нельзя упускать из виду, что, песок, хотя и ослабляет буксование, но очень сильно изнашивает бандажи. Значит песком следует пользоваться как профилактическим средством против наступления буксования, а не как мерой против уже наступившего буксования.

Большая проблема — это результаты анализа стахановцами — кризисовцами основных причин быстрого износа бандажей и умения находить эффективные меры, уменьшающие этот износ. При этом надо помнить, что сердцу паровоза — котлу надо уделять возможно больше внимания. Этим самым достигается высокая форсировка котла, что дает возможность возить поезда с большими скоростями. При езде же на больших скоростях сила тяги паровоза по сцеплению превышает сцепляющую силу тяги паровоза. В результате, нарастающее местное прокат бандажей значительно уменьшается, а пробег паровоза между обточками увеличивается.

Большая проблема — это результаты анализа стахановцами — кризисовцами основных причин быстрого износа бандажей и умения находить эффективные меры, уменьшающие этот износ. При этом надо помнить, что сердцу паровоза — котлу надо уделять возможно больше внимания. Этим самым достигается высокая форсировка котла, что дает возможность возить поезда с большими скоростями. При езде же на больших скоростях сила тяги паровоза по сцеплению превышает сцепляющую силу тяги паровоза. В результате, нарастающее местное прокат бандажей значительно уменьшается, а пробег паровоза между обточками увеличивается.

Большая проблема — это результаты анализа стахановцами — кризисовцами основных причин быстрого износа бандажей и умения находить эффективные меры, уменьшающие этот износ. При этом надо помнить, что сердцу паровоза — котлу надо уделять возможно больше внимания. Этим самым достигается высокая форсировка котла, что дает возможность возить поезда с большими скоростями. При езде же на больших скоростях сила тяги паровоза по сцеплению превышает сцепляющую силу тяги паровоза. В результате, нарастающее местное прокат бандажей значительно уменьшается, а пробег паровоза между обточками увеличивается.

С 12 по 15 апреля проходила научно-техническая конференция лунинцев Томской дороги. Конференция заслушала ряд докладов, комментируемых научными работниками транспортного института имени Дзержинского. В докладах и развернувшихся по ним прениях были затронуты вопросы экономии топлива, организации ремонта и эксплуатации паровозов, а также вопросы экономики.

Конференция указала на необходимость более широкого применения метода работ лунинцев и наметила пути, по которым этот метод должен быть использован на транспорте и в промышленности. Ниже мы печатаем материалы конференции.

Рисунки с натуры заслуженного деятеля искусств Е. А. Кацмана.

Мы работали в обычных условиях

(Из доклада машиниста-луинца депо Инская тов. Шолкина П. Д.)

Пробег паровозов между подьемками на первых порах, когда мы получили мощные паровозы серии «ФД», был ниже установленной нормы. К концу 1941 года средний пробег паровозов вырос в 1,5 раза. Ранее предельный износ золотниковых рубашек, алауэиных втулок дымшлого движения и крэйкопфов получился после пробега 15—20 тысяч километров. Теперь же почти все паровозы работают без смены и ремонта этих деталей от подьемки до подьемки, выдерживая пробег до 40—50 тысяч километров.

Межподъемочный пробег моего паровоза достиг 99.000 километров. Средний межподъемочный пробег его в прошлом году был 7.124 километра. Этого я добился благодаря тому, что в совершенстве освоил профиль пути своего участка и применял методы вождения поезда.

Как известно, прокат паровозных бандажей сильно возрастает при буксовании паровоза. Я чинюко не допускаю этого. На моем паровозе песочница находится всегда в исправном состоянии. Большое влияние на буксование оказывает правильность работы паровой машины. У меня машина работает всегда равномерно. Качество пара также играет большую роль. На нашем участке вода не особенно хорошего качества. Происходит вскипание и бросание воды. На всех паровозах депо котлы оборудованы прибором Пиджакова. Этим прибором я регулярно пользуюсь и это обеспечивает чистоту пара котла. Все это способствовало увеличению пробега паровоза между промывками и сохранению котла в чистоте. В результате я доволен пробег паровоза без расточки золотниковых рубашек до 138.000 километров.

Как правило, весь ремонт на своем паровозе, кроме подьемки, мы проводим силами своих прикрепленных бригад. Могут думать, что я на своем паровозе достиг высоких результатов благодаря каким-то особым условиям работы. Это не так. Я и мои напарники все время работали в обычных условиях.

Я на своей практике убедился, что хорошее состояние паровоза зависит, главным образом, от паровозной бригады. Поэтому долг каждого из нас хорошо ухаживать за паровозом, обеспечивая этим лучшее его использование и сокращение объема ремонта.



Визитный лунинский паровоз
П. Д. Шолкина
машинист
3/4/42
С. А. Кацмана

Модернизация паровозов

(Из доклада доктора технических наук, профессора тов. Сыромятникова С. П.)

Я считаю, что все вопросы, связанные с экономикой топлива, являются в данное время вопросами оборонного значения. В каждом нашем паровозе имеются громадные неиспользуемые резервы.

Мы имеем на сети дорог Союзатипные стандартные паровозы. С любым из этих паровозов можно простыми средствами, без больших затрат, без использования строительных заводов, а средствами индустриальными, средствами ремонтных заводов сделать многое, что коренным образом улучшит качество этих паровозов и поднимет их экономичность.

Вот с этой точки зрения тема моего доклада соотносится с темой лунинских докладов. Как Лунин и его последователи стремятся к экономии топлива, так и мы, поднимая вопросы модернизации, т. е. вопросы упорядочения конструкции паровозов, стремимся к той же цели.

Паровоз за 100—140 лет своего существования, конечно, прошел громадную эволюцию. Но если мощность паровоза возросла за это время в 60—70 раз, то его экономичность, хотя и возросла, но далеко не в такой прогрессии.

Если мы сравним Стефенсоускую «Ракету» с тепловыми паровозами, ну, скажем, «ФД», «ЧС», то мы констатируем с вами возрастающую экономичность в семь, много девять раз, но не в 70 раз. Значит темпы возрастания мощности паровозов намного опередают темпы возрастания его экономичности. Современный паровоз представляет собой весьма сложную конструкцию, но он весьма не экономичен. И вот для поднятия экономичности необходимо сейчас же принять меры.

Начиная с 1938 года по приказу руководителя НКПС были мобилизованы на эту работу все научные работники НКПС и инженерно-технический персонал, а также паровозные бригады нашего транспорта. По линии модернизации серийных паровозов за последние годы были приняты меры к массовому внедрению воздухоподогрева на паровозах. Были сделаны первые

робкие попытки внедрения воздухоподогрева на паровозах — этого нового элемента модернизации. Воздухоподогреватель в дымовой коробке по трубам туда и обратно. Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта обратился с просьбой к МЭМИНТ'у проверить и упорядочить работу этого воздухоподогревателя и разработать его конструктивные размеры. Мы эту работу проделали. Такой воздухоподогреватель мы установили на одном из паровозов, прибывших сейчас в Томск для последующего испытания.

Для того, чтобы добиться хороших результатов, нужно модернизацию проводить комплексно. Я убежден в том, что в процессе модернизации паровоза основным звеном является повышение паропередачи и второстепенным — воздухоподогрев и воздухоподогрев. Подсчета показывают, что повышение подогрева паровоза будет осуществлено простыми средствами, путем увеличения числа жаровых труб и уменьшения числа дымоходов, а это дает больший процент экономии, чем воздухоподогрев и воздухоподогрев, взятые вместе.

Итак, сущность моего доклада заключается в том, что надо улучшить и модернизировать наши паровозы так, чтобы переделка этих паровозов была доступна средствами наших ремонтных заводов.

Те 17—20 процентов экономии (жизни) укажут эту цифру), которые сулят для наших модернизированных паровозов, приобретаются и окупаются очень быстро. Паровозы по проекту МЭМИНТ'а модернизируются средствами Энского паровозоремонтного завода. Модернизация проводится в кратчайший срок, причем завод даже выдвинул свои контрпредложения, усложняющие процесс модернизации. Вы видите, что ремонтный завод легко справляется с такой работой.

Восприняли метод Лунина

(Из выступления машиниста депо Новосибирск тов. Таранина Н. Г.)

Я работаю в том же депо, где и т. Лунина. Когда стало известно, что паровоз т. Лунина сделал пробег в 62.000 километров и что бригада Лунина отремонтировала этот паровоз сама, — все это меня заставило восторгаться. Дело в том, что паровозники в то время не имели достаточных слесарских навыков.

Метод т. Лунина паровозники быстро восприняли. Подоспел приказ начальника дороги, который обязывал нас, паровозников, освоить слесарное дело. Я и мои помощники получили необходимую слесарскую подготовку, и с этого времени стали работать по методу т. Лунина.

Когда мы приступили к ремонту паровоза своими силами, нам было приятно сознавать, что мы сами можем отремонтировать паровоз не хуже, чем слесари комплексной бригады. Однако, проделав все три промывки, я убедился, что качественно отремонтировать паровоз своими силами можно лишь тогда, когда будет обеспечен хороший уход за паровозом во время его эксплуатации.

Межподъемочный пробег моего паровоза сейчас вырос до 76.000 километров. За это время мы не производили ни ремонта дымки, ни ремонта прессаппарата, ни ремонта насосов стокерной машины. Все это произошло исключительно потому, что мы любовно, бережно, по-лунински, относимся к своему паровозу.

Но отремонтировать паровоз собственными силами, добросовестно ухаживая за ним — этого еще недостаточно. Лунинский метод немалым без хозяйственного расчета. И в самом деле, надо не только самому отремонтировать паровоз, хорошо за ним ухаживать в пути, но необходимо также строжайше экономить государственные средства.

Мой паровоз переведен на хозрасчет. За последние время мы сэкономили свыше 18.000 рублей. Это, главным образом, экономия на ремонте и содержании паровоза.

Внимательно ухаживать за паровозами

(Из выступления машиниста депо Тайга тов. Заритовского С.)

Одним из наиболее рациональных путей увеличения пробега паровозов между обточками является уменьшение износа бандажей. Исправное состояние ведущей части паровоза и движущего механизма играет также большую роль. Рама, колеса, рессоры, балансиры, буксы, части тормозного оборудования, всегда должны содержаться в чистоте и порядке.

Наша бригада перед каждой поездкой производит тщательный осмотр и крепление буксовых клиньев. Под особым наблюдением находится выклинившийся подшипник ведущей оси. Износ буксовых наливников и чистотой создает зазор между ними. Это явление ведет к несовместимости несприятности, нарушается нормальная работа дымшлого механизма. Если быстро не принять меры, то это приведет к перекосиванию колесной пары и отсюда, как следствие, — проскальзывание и чрезмерный износ бандажей.

Не малое зло представляет обильная смазка. При движении паровоза, особенно при больших скоростях, происходит распыливание смазки, часть ее попадает на бандажи, чем вызывается буксование паровоза и опять-таки преждевременный износ бандажей.

Огромную роль играет неаккуратность в работе рессорного подвеса и балансира. Эти детали мы смазываем изредка.

Для того, чтобы удлинить пробег паровозов между подьемками, снизить прокат бандажей, удлинить срок службы рессорного подвешивания — необходимо хорошо отрегулировать рычажную передачу.

Паровоз буксует, когда уменьшается сила сцепления его колес с рельсами. Если голыши рельсов и балка колес суши и чисты, сила сцепления будет наибольшей. Песок, во-первых, подсыпается на рельсы, усложняет трение и буксование предостерегается. Вот почему важно содержать в исправности песочницы. Я подсыпаю песок передний и средний вагонам одновременно при проходе к следующему месту. Все такие места я знаю на память.

Внимательно ухаживая за своим паровозом, ремонтируя его по примеру т. Лунина своими силами на промывках, наши бригады обращают особое внимание на ремонт тех деталей машины и запорной части паровоза, от которых зависит увеличение пробега между подьемками.



Визитный лунинский паровоз
Н. Г. Таранин
машинист
13/4/42
С. А. Кацмана

Шире развернуть лунинское движение

(Из доклада профессора тов. Богданова С. А.)

Работа Лунина и его бригады в депо Новосибирск нашла широкий отклик среди паровозников крупных основных депо дороги.

В депо Инская, Тайга, Рубцовка, Тонки и другие депо дороги организовались бригады паровозников, которые, по примеру бригады т. Лунина, любовно ухаживали за паровозом, бережно эксплуатировали его и лично участвовали в промышленном ремонте. Этим они увеличили пробег паровозов между промывками, уменьшили объем работ на промышленном ремонте, увеличили пробег паровозов между подьемками.

Почтень служебного ремонта, выполняемого силами лунинских паровозных бригад, насчитывает около 30 наименований. Для того, чтобы хорошо организовать работу паровозной бригады, установлен определенный порядок ремонта и ухода за паровозом. Лучшие паровозные бригады за экономно средств по ремонту паровозов представляются к премированию.

Метод Лунина требует от бригад, кроме общих обязательных знаний для каждого паровозника еще и хороших знаний слесарного дела, и умения применять их в ремонте паровозов. Лунинцев-паровозники должны быть не только хорошими машинистом, помощником машиниста или кондуктором. Они должны быть и хорошим слесарем, умеющим в случае необходимости произвести расширенный объем ремонта, легко устанавливать причины, вызывающие повышенный износ деталей. В этом отношении паровозные бригады проделали большую работу. Они освоили довольно быстро новую квалификацию, благодаря которой им удалось значительно сократить расходы на ремонт.

К 1 февраля 1942 года на Томской дороге насчитывалось 348 лунинских паровозов. Годовая экономия от лунинских паровозов на Томской дороге за прошлый год составила более 1,5 миллиона рублей. Межподъемочный и случайный ремонт на дороге в прошлом году снизился на 2.285 случаев, а простой сократился на 108.000 часов. Лунинское движение среди паровозников Томской железной дороги сказалось на улучшении качественного состояния паровозного парка, при снижении расходов на ремонт паровозов.

Улучшились и другие показатели работы паровозов: пробег между промывками в среднем по дороге за 1941 год поднялся на 22 проц. Пробег между подьемками соответственно поднялся на 16,6 процента. Машинисты тт. Лунина, Казаков, Чистиков, Шенцов, Гулюк, Целишев и другие

довели пробег своих паровозов между подьемками до 100.000 километров. Многие паровозные бригады также приближаются к этим показателям.

Внедрение лунинских методов ухода за паровозами и участие паровозных бригад в ремонте казалось на сокращении числа комплексных бригад и на уменьшении числа слесарей, работающих в оставшихся комплексных бригадах. За 1941 год по депо дороги было сокращено 4 комплексных бригад полностью, а в оставшихся было сокращено 140 слесарей, которые перешли на другие работы дороги.

Лунинское движение дало возможность лучше подготовиться к зимней кампании. Силами паровозных бригад было отремонтировано 329 паровозов, что дало экономию в 165 тысяч рублей. Тов. Л. М. Каганович охарактеризовал лунинское движение, как дальнейшую ступень в развитии стахановско-кризисовского движения на транспорте и как неопределимое средство транспорта в укреплении обороноспособности страны.

Для лучшей организации и расширения участия паровозных бригад в промышленном ремонте нужно внедрять в практику депо непосредственное исполнение всего ремонта паровозными бригадами, или путем кооперированного метода ремонта паровозов, или путем создания эксплуатационно-ремонтных бригад. Инициатива того или другого способа выполнения работ исходит от самих паровозных бригад, стремящихся повысить этим ремонтные кадры слесарей, улучшить качество ремонта и экономить средства на ремонте.

Первые опыты по ремонту паровозов таким способом дали положительные результаты. Только по трем паровозам, отремонтированным самими бригадами в депо Болотное, получена экономия в сумме 3500 рублей. Весь промышленный ремонт всего паровозного парка депо Болотное выполняется теперь самими паровозными бригадами. В депо Новосибирск ищетечка к организации колонны паровозов. Бригады этих паровозов, во главе с тов. Луниным, будут производить ремонт кооперированным методом. При таком методе ремонт двух кооперированных паровозов будет производиться обслуживающими их бригадами в свободное от основной работы время.

На паровозную службу Томской дороги ложится почетная обязанность — возглавить и организовать могучее движение паровозников, распространить лунинские методы среди других работников служб.

Лунинские методы в условиях войны оказались ценнейшим резервом транспорта. Застрельщиком этого движения явился передовой машинист депо Новосибирск Томской железной дороги Николай Лунин.

(Из приказа Народного Комиссара путей сообщения).

Лунинское движение должно встретить горячую поддержку всех хозяйственных руководителей, политических работников, инженерно-технического состава, мастеров, без активной помощи которых это движение не может развиваться.

(Из приказа Народного Комиссара путей сообщения).

Полевые работы начались!

Позади остались зимние морозы, вьюги. Весна вступает в свои законные права. — Ныче весна расшлась, — говорит томица. — Бывало в эти дни лежат кругом сугробы снега, да и новый выпадает. В прошлом году на полевые работы вышли к 25 мая, а это и к 1 июня.

Вопрос о создании мощной продовольственной базы в г. Томске стал одним из центральных вопросов всех городских организаций, руководителей предприятий и учреждений, всех трудящихся города.

Горком партии поставил задачу перед каждым трудящимся — обработать в этом году не менее 70 квадратных метров индивидуального огорода под картофель и другие овощи. Значительно увеличена площадь пригородных и подосенных хозяйств.

Потому-то и не стали жалеть трудящиеся города полного высасывания массовых — наряду с выборочную обработку почвы, подготовку ее к севу. В эти дни можно видеть сотни трудящихся на отведенных им под огородами участках, во дворе, кооперативах, готовящих удобрения. Значительная работа в подосенных и пригородных хозяйствах. На хозяйствах хлебокомбината, треста столовых, ТЭЦ и многих других предприятий полевые работы развернулись на полный ход.

Томтор имеет большое подсобное хозяйство. Здесь весенние работы привели к широкому размаху. На участке Степановича кипит работа по подготовке посевного материала, заканчивается подрезка верхушек клубней картофеля. На большой площади расположено парниковое хозяйство. Уже полностью сняты с рам и свернуты в рулоны соломенные маты. Но они далеко не убранны, адрог заморозок заставил накрыть снова. Рамы несколько приподняли, и из-под них ласково выглядывают свежие зеленые листья растений. Тут — рассада капусты, помидор, огурцов. Скоро трудящиеся города получат тысячи пучков свежей редиски и лука из этих зарничков. Их здесь много — свыше 6500 рам. Любимой и старательно ухаживают за ними десятки девушек. Стахановцы военного времени Пелагея Дороница и Анастасия Пе-

реварина вырабатывают по 300 процентов дневной нормы. Мария Гринчук, Ульяна Захарина — по 200 процентов.

Поднявшись на крутую гору, слышишь гул мотора трактора. Недалеко от усадьбы, сквозь изобильный лесок, виднеется черная полоса земли. Это — свежий чернозем, вывернутый после пекского сна большими механизмами мощного кустарникового плуга. Не раз сильному трактору СТЗ — НАТИ приходится останавливаться, преодолевать трудности пахоты на целине.

— Впервые на этой площади запустили мы трактор с плугом, — говорит директор хозяйства Т. Болотовский.

В стороне лежат ряды больших размеров, извлеченные из земли. Некоторые из них успели пережить от долгого пребывания в земле, а многие довольно крепкие. Но разве это могло препятствовать, если площадь необходима для увеличения продуктов питания трудящихся?

Кроме тракторной сечки на пахоте работают еще 25 пахарей. Включившись в майские социалистические соревнования, многие из них показывают образцы стахановской работы. Пахарь тт. Г. Гончаров, С. Цедрик вместо 0,75 га, вспахивают за день по 1,10 гектара, А. Полулятов, Т. Карпушкин, Ульяна Кузнецова — по 0,85 га.

С каждым днем увеличивается количество вспаханной площади. Вспахано уже до 200 гектаров. Значит влага сохранена. А это — главное.

— До 28 мая, — говорит т. Болотовский, — мы сев закончим. На месяц раньше, чем в прошлом году.

Равный и качественный посев обеспечит высокий урожай всех культур.

Много работы еще впереди. Требуется упорный и старательный труд, напряжение всех сил, чтобы все было сделано хорошо, быстро, во-время. Каждый прилежный работник весною час может пахоту сказать на уроке.

Всуду должен заглянуть хозяйский глаз, везде должна спориться работа. Все должно быть сделано, чтобы создать мощную продовольственную базу.

С. СЕНИН.



В тылу врага

На территории, оккупированной фашистскими захватчиками, в течение продолжительного времени действует отряд партизан-рыболов. Днем, скрываясь в плавнях, отважные партизаны по ночам совершают налеты на фашистские штабы, коммуникации, захватывают и уничтожают вражеские обозы с боеприпасами, продовольствием, истребляют немецких солдат и офицеров. Помогая наступающим частям Красной Армии, партизаны разминуют дороги, умело ведут разведку в тылу врага и доставляют командованию ценные сведения.

На снимке: свозная партизанского отряда передает приказ командира.

Фото М. Альпера (Фотохроника ТАСС).

Ответ партизан на приказ Наркома обороны

Из далекого вражеского тыла, через линию Северо-Западного фронта, дошли вести о новых блестящих боевых делах партизан Ленинградской области. В ночь с 1 на 2 мая партизанский отряд товарища С. совершил дерзкий налет на один из германских гарнизонов. Партизаны истребили 80 гитлеровцев, взорвали железнодорожное полотно.

В ночь с 3 на 4 мая два объединившихся партизанских отряда нанесли мощный удар по четырем хорошо укрепленным населенным пунктам, в них находилось более 1000 немецких солдат и офицеров, отравляющихся к фронт.

Бой длился 10 с половиной часов и закончился полной победой партизан.

Немцы потеряли убитыми 420 солдат и офицеров. Партизаны уничтожили 3 автоматических пушки, 18 пулеметных точек, склад с горючим, 2 склада боеприпасов, захватили военное имущество. (ТАСС).

Антититлеровское движение во Франции

На севере Франции недалеко от станции Вир произошло крушение немецкого поезда с военными грузами. Незадолго до крушения возле этой станции с самолета спустился 3 парашюта. Немцы прощались обиды во всех домах, но парашютов найти не смогли. (ТАСС).

Захватчики грабят Латвию

В Латвии недавно происходила реквизиция лошадей для Германии. Вместе с лошадьми у крестьян отбирались повозки и саруи. Оккупанты занесли в Прибалтийские советские республике различные боевые скоты. Однако крестьяне вынуждены ухаживать не за своими большими скотом, а за большими лошадьми, принадлежавшими немцам. Оккупанты предупреждали, что в случае падежа лошадей крестьяне полностью возмещают убытки. (ТАСС).

Немецкие войска применяют мины с отравляющими веществами

КРАСНОДАР, 8 мая. Вчера на Крымском фронте немецкие войска во время операции применили несколько мин с отравляющими веществами. Проверка показала, что отравляющие вещества поражают главным образом дыхательные органы и выводит из строя бойцов. (ТАСС).

Откровение признание финско-фашистской газеты

Финская газета «Або Ундерретельсер» поместила статью своего военного корреспондента, который признает высшие боевые качества Красной Армии. «У русских, — пишет автор, — совершенно новая тактика атаки. Одновременно с подготовительным огнем их артиллерия советские солдаты бросаются вперед как можно дальше. Русские являются дисциплинированными, замечательно обученными и тренированными солдатами, которые знают все новости техники атак. Где русский ступил ногой, оттуда его очень трудно изгнать. Русские отличны снайперами и имеют исключительно хорошее автоматическое оружие». (ТАСС).

Ответственный редактор С. ЧЕРКАССКИЙ.

МОСКОВСКИЙ
ЭЛЕКТРО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
ИНЖЕНЕРОВ И. Д. ТРАНСПОРТА
имени Дзержинского
(Черепанов, д. 24, ауд. 19) объявляет, что 21 мая 1932 г. в 16 часов, состоится защита диссертаций:

1. По окончании ученой степени доктора технических наук кандидатом техник. наук БОРОДОВИЧ И. А. на тему: «Расчет распределения токов и напряжений в бесконечных трехфазных цепях».
2. По окончании ученой степени кандидата технических наук аспирантом Пудж Вильям Л. М. на тему: «Торжественные вагоны мет.ополитен».
3. По окончании ученой степени кандидата исторических наук А. Н. РАДЫШЕВ на тему: «Финская политика партии большевиков в период от государственного переворота».

Официальные оппоненты:
1. Профессор А. А. Ширинат.
2. Доктор А. Е. Абрамзон.
3. Доктор П. Д. Горюнов.
С работами можно ознакомиться в научной библиотеке Томского государственного университета.

Томский
Государственный университет
имени Е. В. Кузнецова
объявляет, что 20 мая 1932 года, в 7 часов вечера, в аудитории № 1 (площадь Революции, № 1) состоится

публикации защиты диссертаций:

1. По окончании ученой степени кандидата биологических наук Е. И. ДУКИНЫ на тему: «Диагностика и географическая закономерности в изменении организмов».
2. По окончании ученой степени кандидата исторических наук А. Н. РАДЫШЕВ на тему: «Финская политика партии большевиков в период от государственного переворота».
3. По окончании ученой степени кандидата исторических наук А. Н. РАДЫШЕВ на тему: «Финская политика партии большевиков в период от государственного переворота».

Ректорат.

Обработка почвы индивидуального огорода

Для обработки почвы огорода необходимы соответствующие инструменты. Основные из них следующие: лопата — главное орудие обработки. Она должна быть ердовой, легкой, конец полукруглый или ровный, остро отточенный. Ручка должна быть ровной, гладкой, хорошо масленой. Длина ручки — по груди работающего. Лопата — производит сложную работу. Ею можно развить ком земли, подсесть сорняки, разрыхлить землю и заделывать в почву внесенные удобрения. Сама лопата должна быть сделана из среднего железа с углом, центром к колыну и остро заточена. Ручку лопаты надо хорошо насадить. Гривби предназначаются для мелкого рыхления почвы, заделки семян, обделки гряд. Длина планки 45—50 сантиметров, ширина 4—5 сантиметров. Зубья слегка загнуты в сторону работающего, длина их 4—5 сантиметров, расстояние между зубьями 4—5 сантиметров. Ручка грабей должна быть маслена плотно и хорошо обделана.

Обработку почвы огорода начинают сразу, как поспевает земля. Узнают это так: если при копке земля не пристаёт к лопате, се догадываться. При перекопке почвы лопату пускают на полную глубину (штык), захватывая мирину пласта 13 сантиметров, переносчат его и разбивают затальком лопаты. Если вносят удобрения, то их необходимо заделывать в почву штыком. Если почва после перекопки еще

влажная, то дают ей полежать 1—2 дня, а затем мелко раздольвают штыком.

После разделки почвы, огород разбивают на клочки: большую площадь отводят под картофель и капусту, меньшую часть под остальные овощи. Под морковь, свеклу, огурцы и т. д. делают гряды: на высоком месте высота грядки 10 сантиметров, на увлажненном месте 15—20 сантиметров, на сырых местах 40—50 сантиметров. Ширина грядки 1 метр и длина 10 сантиметров. На грядах почва лучше согревается и растения хорошо развиваются.

Удобрения вносят: под картофель на расстоянии 5—6 килограммов, а земли почвой 70—90 граммов на квадратный метр; под капусту — 8—9 килограммов перегноя, золы — 40—50 граммов на квадратный метр; под огурцы, помидоры, лук, чеснок — от 4 до 6 килограммов перегноя и золы от 40—80 граммов на квадратный метр.

Удобрение можно вносить после перекопки на участке, или раскисать на гряды или же вносить под каждое растение в борозды перед посевом, каждый раз смешивая удобрения с землей.

Перед посадкой или посевом необходимо участок под культуру вновь перекопать или глубоко взрыхлить, тщательно выбирая корни всех сорных растений.

А. ГОНЧАРОВ.

Научный работник ботанического сада ТГУ.

ОЧИСТИТЬ ГОРОД ОТ НЕЧИСТОТ!

За последние 4 месяца горисполком принял немало решений и постановлений о наведении чистоты в городе. Неоднократно он собирал совещания доможков и доможков. Каковы же результаты?

Кое-что, правда, сделали. Подчистили центральную улицу, вывезли мусор и нечистоты с отдельных дворов и усадеб. Но этого совершенно недостаточно.

Редакция газеты «Красное Знамя» ежедневно получает письма от трудящихся города о нестерпимой грязи, антисанитарии во дворах, усадьбах, на улицах; о бездельности доможков, доможков и в целом горисполкома.

Жильцы дома № 14, по улице Тоголя пишут: «Двор нашего дома превратил в помойную яму. Но расприхнуло доможка Барыкина и доможка Иванова, всю яму помой вывезли на середину двора. Сейчас, когда растаяло, по всему двору растекается лужа нечистот».

Горисполком сообщает, в результате, что доможка № 8 Навилякин и доможка Солякова допустили досадную ошибку безответственности и халатности. Они не приняли мер к тому, чтобы сделать канаву для отвода стоющей жидкости от дома № 21, по улице Белинского. В результате этого, подвальное помещение дома затоплено стоющей жидкостью. Дело на обоих было передано в прокуратуру. Но прокурор Ки-

ровского района Т. Савельев не «нашел в этом состава преступления», и успокоился.

«Вдоль берега Томи, — пишут тт. Го-релик и Болыман, — на протяжении всей Береговой улицы утренняя савка нечистоты и пахнет. Захватили даже улицу».

Да что далеко ходить за фактами антисанитарии, когда во дворе горютеца милиции горы мусора и навоза; когда во дворе Вавирикова (со стороны стадиона «Динамо») неспроста гниль, кучи навоза, сломанные лужи; когда в десяти пудах от горютеца укращения милиции у забора стадиона «Динамо» уже вторую неделю лежит в грязи и разлагается домашняя свина!

Чем же все-таки объяснить, что доведен город до такого антисанитарного состояния, кто виноват в этом безобразии?

Некоторые руковоляющие работники складывают объяснение в том, что «транспорт не хватает, вывозить нечистоты было не на чем».

Но так ли обстояло дело? Выходит, что нечистоты действительно было не на чем, но получило это исключительно из-за бездельности заведующего горисполкомом т. Климова. Вот факты. Ассоциативный союз треста очистит имеет всего 51 лошадей. Но лишь незначительная часть их была использована по прямому назначению. Хватало лошадей на возку лесоматериалов к аланию бывшего

дирка, вывозку картофеля для горкомхоза, на вывозы работников горкомхоза и т. д. Достаточно сказать, что т. Климова разрешит себе даже такую роскошь: 4 лошади из 51 числились выездными — 2 для т. Климова и 2 — для главного инженера горкомхоза.

Только в последние дни, благодаря решительным действиям городской тройки по борьбе за чистоту в городе, горкомхозу оставлена одна выездная лошадь, остальные же направлены для работы по назначению. Жаль только, что такие решительные меры не были приняты тройкой значительно раньше. Да и принять эти меры должен был в первую очередь сам т. Климов.

Весна в полном разгаре. Приближаются дни, когда вместе с потеплением появятся летящие по улицам мухи, которые имеют благоприятную почву для размножения — горы нечистот, мусора, навоза, не вывезенные в неуборные помойные ямы, уборные, до-пользавшиеся дворы.

Для того, чтобы избежать возникновения и распространения инфекций, нужны решительные и своевременные меры. Нет сомнения, что городской тройка эти меры примет и заставит нерадных руководителей, таких, как Климов и другие, навести чистоту и порядок в городе.

З. КВАСКОВА.