

**ОРГАН**  
Орского городского  
комитета КПСС  
и городского Совета  
депутатов трудящихся

# Орский рабочий

## Усилить партийное руководство профсоюзами

Профсоюзы — самая массовая организация в нашей стране, объединяющая в своих рядах десятки миллионов рабочих. Она оказывает огромное влияние на политическое и хозяйственно-культурное строительство.

Иные профсоюзные организации предприятий, строев и учреждений Орка успешно справляются со своими задачами по развитию социалистического соревнования, улучшению бытовых условий и хозяйственно-культурного обслуживания масс, воспитанию трудящихся в коммунистическом духе. Однако в деятельности профсоюзной еще имеются и серьезные недостатки.

В центре внимания профсоюзов должны находиться вопросы, связанные с мобилизацией коллектива на успешное выполнение обязательств. Это особенно важно сейчас, когда развертывается всесоюзная борьба за достижение выполнения пятилетки. Между тем, например, в третьем строительном Сталинского района значительная часть рабочих и инженерно-технических работников фактически не участвует в соревновании. На ряде строительных участков считают излишним признание бригад чемпионов соревнования. Доски победителей закупаются несовершенно, а другие формы гласности соревнования вовсе не используются. Соревнования не распространяются на все виды работ. Так, одно время задумали было создать комплексную бригаду, но до конца это не довели. Такое формальное отношение к делу не может не сказаться (и действительно сказывается) на результатах хозяйственной деятельности. Трест наводнения числит отставших от нормализации в организации соревнования присут и ряд других профсоюзных организаций.

В жилищно-строительном управлении, руководимом тов. Удаловым, индивидуальное и бригадное обязательство принимается, но выполнения их не проверяют. Коллективные и профсоюзные руководители не создают условий для осуществления обязательств.

Но все профсоюзные руководители проявляют чудство новизны, искусственно активно подталкивают процесс назначения новаторов производства. На Южвалякшаново, например, председателем забвено тов. Костенко, без ведома партийного комитета и инструментов Гудкина по инструментальному делу Келезова. Но нападк широкого распространения на строящихся годовых предприятий опыт работы комплексной бригады тов. Ракинина (из треста Ленинского района). Это ценное начинание не полу-

чло широкого распространения даже на участках того же треста, где родилось.

В некоторых профсоюзных организациях недооценивают силу производственных совещаний, на которых должна развертываться критика и самокритика работников в работе коллектива. В locomotive-мехо производственные совещания пытаются заменить планерками, а профсоюзная организация существует это нормально.

Важным фактором в борьбе за улучшение производственных и бытовых условий трудящихся является коллективный договор. Но не в части предприятия нашего города взаимный контроль ряда из выполнения осуществляется неудовлетворительно. В результате много пунктов договоров остаются неисполненными.

В ряде организаций низок уровень культурно-массовой работы среди трудящихся, особенно в коллективных договорах. Профсоюзные комитеты мало знакомят в условия жизни в общественных, не учитывают запросов молодежи.

Отстают от требований внутрисоюзная работа. Редко проводятся профсоюзные собрания. Например, в профсоюзной строительной Сталинского района (председатель профсоюзного Работ) профсоюзное собрание не созывалось по 4—5 месяцев.

Слабой стороной и недостаточно развитой профессия является работа, что они не опирается на широкий круг актива.

Все эти недостатки в значительной степени являются результатом работы все еще низкого уровня партийного руководства профсоюзными организациями. Это было отмечено на основании было отмечено на основании работы секретаря Орского КПСС секретаря первичных партийных организаций. На совещании отмечалось, что партийные организации строительной Сталинского района, дело Орка, интеллигентности и ряда других предприятий мало влияют на деятельность профсоюзных организаций, не повышают их роль в социальном соревновании, производственно-массовой и культурно-воспитательной работе среди трудящихся.

Чтобы решительно улучшить профсоюзную работу, необходимо усилить партийное руководство. Это особенно важно сейчас, в период отчетов и выборов профсоюзных органов, которые должны пройти с остротой, политической критикой и самокритикой, способствуя по существу работе на уровень задач, поставленных партией.

## Наша Родина — оплот мира!

### СЛОВО ПАРОВОЗНИКОВ

### НЕРУШИМОЕ ЕДИНСТВО

В locomotive-мехо делю состоялся многотысячный митинг трудящихся, посвященный Орскому рабочему Московскому Совету Европы. Митинг открыл секретарь профсоюзной организации тов. Минеев. Он произнес слово заводу города Орка, Сталинскому, который восторженно обмолвился об опубликованных в газетах Заключительном Комюнике и Декларации Правительства, принявших участие в Совещании.

Одни из других выступили изрочниками. На трубе махнули тов. Бадабанов.

— Мы горячо приветствуем Декларацию, подписанную в Москве. Она протестует всех тех, кто стремится разжечь новую войну. Не обманьтесь планам врагов мира. Силы демократического лагеря как никогда крепки и могучи.

С большим вниманием было выслушана речь махиста тов. Гущина. Он сказал:

— Московское Совещание еще раз показало стремление и волю народов стран демократического лагеря к сохранению и укреплению мира во всем мире. Народы не позволят врагам мира развязать войну. Наша самоотверженность и Советского правительства является залогом успеха в борьбе за мир.

Затем выступили помощники махиста тов. Антохина и секретарь по ремонту трактористов тов. Гуря.

Участники митинга приняли резолюцию, в которой горячо одобрили Декларацию и обязались самоотверженно трудиться на благо Родины.

Е. Битюков

Механический пех завода имени Чкалова. Рабочие, инженерно-технические работники и служащие предприятия собрались здесь на митинг, чтобы выслушать слово заводу по поводу резолюции Московского Совещания европейских стран по обеспечению мира и безопасности в Европе.

Митинг открыл заместитель секретаря завода тов. Савин. Он произнес слово заместителю Сталинского района КПСС тов. Бесовову, который рассказал об обмолвленных в газетах Заключительном Комюнике и Декларации Правительства, принявших участие в Совещании.

Главный инженер завода тов. Копуринский заявил:

— Дель принята Декларация нацелена выйти в историю борьбы за мир. Этот документ свидетельствует о неуничтожимом единстве демократического лагеря, о решимости миролюбивых народов отстоять дело мира. Индустриальными странами обязуются разоружиться, прекратить милитаризм, развязать новую мировую войну. Но пусть говорят агрессоры: на

этом пути их ожидает полное поражение! Выступил товарищ тов. Шаров. Он призывает крепить дело дружбы на производстве и бережливо выполнять экономические задания не менее чем на 170 процентов.

— Наша Родина — оплот мира. Чем сильнее Советский Союз, тем сильнее и непобедимее лагерь мира и безопасности народов. Будем же крепить мощь родного социалистического государства! От имени комсомольцев и молодежи предприятия выступил секретарь комитета ВЛКСМ тов. Мельников.

— Враг человечества признается в своих кровавых злодеяниях, говорит он! — Непобедимы народы, которые борются за свою свободу, за свое счастье. Кто есть враг, тот покорен бурей!

Участники обязательного митинга в своей резолюции горячо одобрили Декларацию Правительства стран — участниц Московского Совещания и заявили о своей решимости самоотверженно бороться за скорочное вымывание партии пятилетнего правления Г. Гитлера.

### Дадим отпор любому агрессору

— Все коллективы ремонтно-механического завода строительного Ленинского района собрались на митинг, посвященный окончанию работы Московского Совещания европейских стран по обеспечению мира и безопасности в Европе. В стенограмме митинга участвовал Декларация Правительства государств — участниц этого исторического Совещания.

Слово берет мастер слесарей тов. Ивниченко.

— От всего сердца приветствую людей, миролюбивые народы зем-

ного шара приветствуют Декларацию, подписанную в Москве нашей Родиной. — говорит он! — Эта Декларация выражает основные интересы простых людей и является громадным прорывом в деле мира, что означает победу дружбы на наших улицах. С каждым годом все сильнее и могущественнее становится наша страна. Всеотелее патриоты готовы дать сокрушительный отпор организации новой мировой войны. Нам долг — трудиться с удвоенной энергией!



Москва. Тысячи юнкеров Советской Армии, уполномоченных в запас, напали жалкие похоть на работу в районе освоения целинных и залежных земель.

На снимке: в Министерстве союзков СССР. Главный инженер нового союза «Климатироль» В. Х. Комлев (в центре) беседует с группой демобилизованных юнкеров, уезжающих на работу в новый союз.

Фото С. Преображенского и В. Мастокова. (Фотохроника ТАСС)

### Открытие памятника Владимиру Ильичу Ленину в Ульяновске

УЛЬЯНОВСК, 6 декабря. (ТАСС). Вчера прикованную калышам города наполнили тысячами трудящихся, студентов, школьников Ульяновского. Здесь состоялось торжественное открытие памятника генеральному секретарю Коммунистической партии, основателю Советского государства В. И. Ленину.

Скульптура, изображающая Владимира Ильича в гимназическом виде, вынесена из арсенала Главного проекта памятника — скульптор лауреат Сталинской премии В. Пугачев.

К подножию памятника были водожены венки и букеты.



# Систематически экономить топливо на каждом паровозе, на каждом тепловозе

## Наш опыт экономии топлива

На днях в дело Орск составила теплотехническая конференция. В ней приняли участие рабочие и инженеры-тепловозники паровозного участка. Старший машинист паровоза № 121 Павловым Екатеринбургским августом с докладом о переделах паровоза, рассказал о том, как его экипаж экономит топливо.

Доклад передового машиниста горячо обсуждался участниками конференции, определялись пути дальнейших мер по экономии топлива, в более бережливое расхождение угля, сокращение себестоимости грузопробега.

На этой странице мы публикуем материалы теплотехнической конференции орских паровозников и тепловозников.

### Равнение — на лучших

Общественно, что на одном и том же локомотиве при одинаковых весах поездов опытный паровозник расходует в течение рейса на 15—20 процентов меньше пара, а значит, и топлива, чем машинист, не применяющий передовых приемов работы. Дело в том, что искусный машинист, учитывая профиль пути, наблюдая за состоянием топлива в котлах, устанавливает на каждом перегоне в зависимости от скорости применит самую экономичную отсечку, как это делает Иван Павловский, старший машинист «передка» казанинградского паровозного участка, регулирующей процесс оттаивания и питания котла, считает в поезде количество топлива, сэкономленного неопытным или передовым паровозником.

В борьбе за экономию десятилетиями участвуют десятки тысяч передовых бригад передовиков-тепловозников. Ведь экономия и расходного топлива теряется из-за неисправности элементов «пароперегревателя, золотниковых клапанов, паровых установок «форсового конуса по оси дымовой трубы». Если на паровозе имеются неисправности в котлах, дымовом трубе, искусная бригада не сможет добиться экономии топлива.

Одной из причин пережога топлива в нашем деле является недостаточная осведомленность отдельных паровозов в теплотехническом отношении. За примерами далеко ходить не приходится. Паровоз старшего машиниста тов. Кабан в один из ме-

сяцев работал с телью жаровой трубы, а другой — с телью зольной, ларевнем паровых труб. В результате пережога топлива прожжало 100 тонн. Работали старшие машинисты тт. Щеглов и Боровик. Они также имеют значительный пережог топлива. Это тт. Петель, Фомичев, Хоружев. Немало топлива перерасходуется из-за неисправности топливных устройств, парника арматуры, люков, заглушек и ступорных вкладышей.

Наши лучшие машинисты тт. Белятинский, Шенякин, Мелингин, Чарочкин, Юрченко, Дудкин и ряд других настойчиво экономят топливо, из месяца в месяц улучшают свою работу. Задача состоит в том, чтобы возможно полнее изучить их опыт работы, а затем сделать его общим весом для машиниста. У нас имеются все возможности для того, чтобы экономить топливо на каждом паровозе и тем самым внести большой вклад в дело снижения себестоимости грузопробега.

Успешно экономит топливо передовые машинисты тепловозов тт. Петель, Фомичев, Хоружев. Приходится и другим вместе со своим бригадиром сберечь немало «черного золота». На этом участке имеется много неиспользованных резервов и нет сомнения, что тепловозники умело вскроют и используют их в работе.

**А. Гусев,**  
инженер-тепловозник локомотивного депо.

### Бережь каждый килограмм угля

Плательная подготовка в предшествующий рейсу — одно из важнейших условий экономии топлива.

Перед вылетом из депо мы проверяем остаток топлива. Затем едем под чистку и набор леса. Почтину выполняем полностью, не оставляя, осматриваем задувало от шлака, а если требуется — чистим и колосниковую решетку. Одновременно проверяется наличие воды в котле, после чего выставляем на контрольный пост, где производится оценка паровоза.

Выезжая под поезд, мы имеем воды менее половины по водочному стеклу, а давление пара не превышает 12—13 атмосфер. При приходе к поезду еще раз проверяем длину и вес его, производим контрольный осмотр.

В течение пути внимательно следим за состоянием топлива, а крупные куски раскалываем. После каждого забрасывания свежего топлива вручную проверяем. Топливо распределяется по колосниковой решетке ровным слоем, но задние углы заправляем несколько толще. После за этим открывается сифон

Более десяти лет работать я на своем паровозе. За это время наша бригада не имела пережога топлива. В нынешнем году вместе с колосниковым топливом и котлетом тов. Пометовым, а также сберег несколько десятков тонн «черного золота». Экономия денежных средств достигла почти 200 тысяч рублей.

Эти успехи являлись результатом тщательного ухода за локомотивом, использования передовых приемов работы. Несмотря на то, что за последнее время нормы расхода топлива стали более жесткими, наш экипаж неизменно экономит уголь.

Мы гордимся отличным отношением паровоза михайловским углем, о чем я и хочу рассказать.

В току этого угля необходимо забрасывать гораздо больше, чем высококалорийного угля, что является определенными трудностями в работе паровозника машиниста.

Повышенная зольность и влажность, невысокая теплотворная способность, малая спелость и другие характерные признаки михайловского угля требуют быдбы свой телью топлива постоянно быть достаточно чистыми. Это приводит к дополнительному расходованию топлива и большим потерям пара в дымовую трубу. Именно поэтому и было решено использовать топливо с содержанием 70 процентов, что создало возможности для экономии угля.

Паровоз требует бережного ухода. От отъявленных неисправностей котла, паровой машины или других узлов могут возникнуть значительные потери угля. Длительные простои угля, недостаточная чистота слушующие пути, наличие некалывающие дутье эжекторной топлища. Один миллиметр накипи в котле приносит угля. Свой сажки в один килограмм дает пережог до 4 процентов, неисправность свода — до 5—7 процентов, оттаивание конуса от оси дымовой трубы на колосниковой решетке — до 3 миллиметров — до 10 процентов, наличие элементов коллектора — до 30 процентов и т. д.

При наличии этих неисправностей паровоз, как говорят у нас, еще везет и не парует. В действительности в силу угля оттаивания, наличие паровозе все возможности приговора возмуща подуть.

После чистки топлища мы оставляем шлаковую подушку остатков топлища по всей решетке. Если требуется, то подбрасываем свежее топливо по углам и продольным стенкам.

При labore воды залившем и котле успеваем устояться, если шпал оседает дни и теперь можно проуть поезд.

В нынешнем году наша бригада сэкономила 34 тысячи топлища. Обязуемся в дальнейшем сберечь топлища еще больше.

**Г. Гамкин,**  
машинист паровоза.

ностью устранены. Фронтный шпиг и дверцы дымовой коробки надежно пригнаны, паровозные трубы хорошо изолированы. Конус и сифон мы проверяем на каждой промывке. Так же систематически проверяется установка золотников. Потери пара через зольник и выхлопной сифон мы стараемся свести к минимуму. Водага содержит в отдаленном состоянии поверхность паровоза — как со стороны воды, так и со стороны огня. Это достигается регулярным применением антинакипины, очисткой жаровых и дымовых труб на промышленном ремonte.

Мы не допускаем случаев порчи свода, а во время промывки ремонт работ проводим правильной кладки его. Нужно сказать, что отдельные машинисты не решаются удлинить свод до 7 кирпичей, мотивируя тем, что, якобы, не выдержат капитальные трубы. Это неверно. Хороший уход за котлом, тщательная очистка его на промывке создают гарантию нормальной работы капитальных труб и уменьшения расхода топлива.

Следует особо отметить, что экономия топлива не достигается сразу тоннами, а складывается буквально из граммов, из килограммов. Необходимо строго следить за расходом топлива каждого килограмма угля с момента приезда паровоза до самой его сдачи.

Постоянно вода пошла на устье Орега — Алдыра, наша бригада является наиболее рациональные приемы работы, все время стремится улучшить их. Хорошее знание профиля пути, отличное знание паровоза, так, например, помогает нам. Так, например,

после промывки сводки Гудин, когда поезд забегает вперед, я закрываю регулятор и, пока поезд идет по инерции, мы записываем достаточным количеством воды и одновременно ставим сифон несколько выше, чтобы вода могла поглотить.

Несколько слов о конусе. На моем паровозе установлен прибор ПНИ, а диаметр конуса равен 145 миллиметров. У некоторых же наших машинистов диаметр конуса на паровозе равен 137—138 миллиметрам. Это создает излишнее раздражение в дымовой коробе, усиливает пережоги, а в результате получается избыток пара, быстрый протравливание топлища, усиленное прогорание в пиндарах. Отдельные машинисты боясь неостатка пара и при промышленных рейсах стараются уменьшить диаметр конуса, но прогорают топлища, что является причиной паровоза.

Мы же никогда не опущаем высоту пара, успешно водим тяжеловесные поезда с высокой скоростью в любую погоду и на любых углях.

В строю все чаще развигрывается массовое движение за экономию материалов и топлива. Значит, пример патриотов, наша бригада обязана и в дальнейшем настойчиво внедрять передовые приемы работы и в конце года сэкономить не менее 100 тысяч топлища. Вызываем на социалистическое соревнование за экономию «старого золота» других машинистов нашего депо.

**И. Белятинский,**  
старший машинист паровоза.

### Конференция решила...

Участники теплотехнической конференции в Орском локомотивном депо внесли ряд ценных предложений. Они были обсуждены и записаны в план мероприятий по экономии топлива.

В целях дальнейшего улучшения работы депо, снижения себестоимости перевозок и увеличения экономии топлива решено систематически осуществлять теплотехнический осмотр локомотивов с немедленным устранением обнаруженных неисправностей. Не менее чем четыре раза в месяц намечено проводить занятия локомотивных бригад по уходу и ремонту узлов паровоза, влияющих на расход топлива.

В депо будет организована школа передового опыта, занятия в которой паровозники осваивают методы экономии топлива, изучают приемы работы лучших машинистов.

Намечен также ряд других мероприятий.



Высокой производительности труда в прошлом месяце добились слесари тепловозного цеха локомотивного депо. Они впервые перевыполнили производственные задания.

Изюминка: члены комсомольско-молодежной бригады слесарей В. Захаров, В. Марин (бригадир) и В. Утепов у огромного отпаривателя тепловозов.

Фото В. Тала.

