

Журнал "Техника молодежи"

№ 03, 1934

УДК 62
ББК 30.6
Ж92

Ж92 Журнал "Техника молодежи": № 03, 1934 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 58 с.

ISBN 978-5-458-56768-8

«Техника — молодёжи» — ежемесячный научно-популярный и литературно-художественный журнал. Издаётся с июля 1933 года. В журнале впервые на русском языке были опубликованы романы «Фонтаны рая» Артура Кларка и «Звёздные короли» Эдмонда Гамильтона. Роман Ивана Ефремова «Час Быка», впоследствии запрещённый, также впервые был опубликован в «ТМ» (в 1968—1969 годах). «Фирменный» стиль журнала – это парадоксальное сочетание под одной обложкой увлекательных исторических расследований и новейшего «хайтека»; летописи техники и футурологических экскурсов, смелых изобретательских проектов и гипотез. «ТМ» даёт «умную пищу» для «завёрнутого» технаря и любознательного гуманитария, для предпринимателя и школьника, для историка техники и домохозяйки...

ISBN 978-5-458-56768-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

нике, а изучать ее

Интересный опыт в этом направлении имеет ленинградский завод «Севкабель». Квалификационная комиссия не только проверяет теоретические знания, но каждому, готовящемуся к экзамену, дает производственные задания, проверяемые непосредственно у станка. Вот например эмалировщице т. Краснобаевой дано задание выработать за 7 час. работы не менее 7 кг проволоки. Во время проверки Краснобаева выработала 8,4 кг. В отношении качества ей задана техническая норма брака в 0,253 кг. Фактически брак был дан 0,1 кг. Кроме технической нормы брака в задании указывается, каким должен быть внешний вид продукции. Так например продукция должна иметь: хорошую плотность замотки, доброкачественность катушки, совершенно гладкую поверхность, аккуратно написанный этикет и хороший цвет эмали.

Но квалификационная комиссия оценивает обязательное выполнение и таких показателей, как чистота станка и рабочего места, а также аккуратность и опрятность самого рабочего.

Этот прекрасный почин комсомольцев и молодежи «Севкабеля» должны перенять все предприятия, готовящиеся к экзамену.

Сдача заданий непосредственно у рабочего места рождает новые формы массовой производственной инициативы. Там же на «Севкабеле» например проводится хорошо организованный «митинг машин».

Представители квалификационных комиссий, систематически обходят рабочие места, контролируют состояние и работу станков. На плохо обслуживаемых и грязных станках появляются тотчас плакаты: «Сегодня я грязный». На образцовых станках и чистых — другие плакаты: «Я гордый, — я чист». Общественно-воспитательное значение такого «митинга машин», безусловно, огромное.

Разрешая задачу освоения техминимума как центральную, мы должны одновременно организовать и дальнейшую техническую учебу для товарищей, освоивших техминимум. Правильное решение этой задачи требует развертывания разносторонних форм учебы. Но основной формой здесь должно быть мощное инициативное движение вокруг отдельных производственно-технических вопросов. На заводе им. Сталина в Москве организуется группа друзей смазки. На «Севкабеле», в цехе № 6, возникли инициативные исследовательские бригады. Первой работой такой бригады было установление температурного режима печей для эмалирования. Сейчас бригады разрешают вопрос о бензиностойкости лаковой пленки.

Исходя из конкретных особенностей отдельных производств, необходимо создавать разнообразные инициативные группы. Такие группы будут серьезной школой культурно-технического воспитания широких слоев молодых рабочих. Здесь потребуются еще более глубокая и серьезная помощь наших специалистов и ученых. Естественно, что в первую очередь мы в праве ожидать этой помощи от молодых специалистов.

Вот почему особенно ценен опыт ленинградской организации в создании комсомольских групп инженерно-технических работников.

На заводе им. Козицкого такая группа состоит из 65 человек. Завод осваивает новое производство автоблокировки. Комсомольский коллектив берет шефство над автоблокировкой. Комсомольская группа ИТР составляет технологический процесс сборки и помогает каждой бригаде изучить этот процесс. На заводе комсомол проводит техэкзамен. Комсомольская группа ИТР составляет календарный план проведения экзамена, проверяет вопросник, руководит кружками и проверяет качество занятий в других кружках.

Вот тот путь, по которому идут передовые предприятия в борьбе за освоение техники.

Поменьше болтовни о технике, побольше серьезного ее изучения!

Больше инициативы, самостоятельного почина и большевистской настойчивости в овладении высотами технической культуры!

ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ
(В МИЛЛИОНАХ КВт·ЧАСОВ)

1913 г.  1940

1937 г.  38.000

УГОЛЬ

(В МИЛЛИОНАХ ТОНН)

1913 г.  29,1

152,5

1937 г.

НЕФТЬ

(В МИЛЛИОНАХ ТОНН)

1913 г.  9,2

1937 г.

46,8



Т.т. Сталин и Косарев на трибуне XVII партсъезда

**Имя Сталина
зажигает огнем решимости,
огнем беспредельной отваги
сердца молодых бойцов**

А. Косарев

Дорога инициативы

Д. ГИТЕНКО

Шефство над стрелками

30 лет проработал Ионидий Алексеевич Стружко стрелочником на ст. Ясиноватая Екатерининской ж. д. Как пришел в 1902 г. с военной службы, так и стал за стрелку. За 30 лет службы на разных стрелочных постах станции не было ни одного крушения по его вине.

«Стрелочник виноват!» — эта фраза слышится очень часто, когда выясняются причины происшествий на железнодорожном транспорте. В обиходе эта избитая фраза стала почти пословицей, она явно симпатизирует «несчастному стрелочнику»: вот, мол, нашли козла отпущения и сваливаю на него всю вину! Но все же фразу эту надо чаще всего понимать в самом прямом и настоящем смысле, без иронического восклицательного знака. Действительно, во многих случаях аварий, происшествий, битья вагонов виноват именно стрелочник. Об этом свидетельствуют прежде всего книги происшествий на станциях.

Книги происшествий на любой станции пестрят десятками фактов крушения поездов, сходов с рельсов вагонов и паровозов как раз по вине стрелочников. Грязные стрелки, разработанные части, плохое освещение — таковы причины большинства аварий.

Во время маневров стрелочник неправильно открыл стрелку: не на свободный 8-й, а на 10-й занятый путь. При обследовании выяснилось, что перо стрелки прилегает неплотно. Разбит пульман.

На сортировочной горке стрелочник не дал стрелку в нужном направлении. Вагон налетел на состав. Вагон разбит. Причина — не-распорядительность.

На путь, где стоял паровоз с составом, стрелочник пустил маневровый паровоз. Оба столкнулись лбами. Выбыли из строя два вагона, 3 цистерны и оба паровоза. Причина? — Отсутствие на стрелке сигнальных стекол.

Такие факты не единичны.

Стрелка — узел происшествий. И вот комсомольские ячейки станции Ясиноватой решили этот узел расшить. Они организовали **шефство над стрелками**, привлекая опыт старых кадровых стрелочников. Комсомольцы организовали контроль над работой нерадивых стрелочников, над теми, кто не хочет держать стрелку в порядке, кто не разбирается в сигналах, кто не овладел техникой этого сравнительно простого участка железнодорожного хозяйства.

Ионидий Алексеевич одним из первых пришел на помощь комсомольцам. Просто и ясно он рассказал об опыте своей работы.

«Первое дело, когда вступаешь на дежурство, надо стрелку почистить и смазать. Утром стрелка обычно бывает влажной от росы. Тогда ее лучше не трогать. Надо дать ей просохнуть, иначе грязь только хуже размажется. Смазка на влажной стрелке пропадает зря. Но как только стрелка на воздухе обсохнет, тогда — не зевай, а то стрелка заржавеет. Надо ее веником как следует обмести, соскрести присохшую к гайкам грязь и тогда только смазывать.

Смазка тоже знания требует. В смазке тоже мера нужна. Мало смажешь — трение будет; много смажешь — онять не хорошо, смазка вся наружу выступит, ветер на нее песок нанесет, совсем плохо будет.

Если стрелка чистая и смазанная, никогда она тебя под крушение не подведет. Она свое дело знает».

Простые, незамысловатые слова старика-стрелочника стали своеобразным наказом для комсомольцев — шефов.

Балласт стал активом

Началось с того, что несколько комсомольцев Восточной горки, по инициативе своего группорга комсомольца-сцепщика Зяпуна обошли стрелки своего участка, осмотрели их и договорились со стрелочниками о генеральной очистке. В первые дни было много сумятицы и обезлички. Ходили нередко все скопом. Часто не знали даже, к чему же конкретно должно свестись комсомольское шефство. Но понемногу накапливались первые крупицы положительного опыта.

В один из первых дней стрелочник-комсомолец Бойчук отказался принять грязную стрелку у своего сменщика. Это был первый случай в истории службы движения. По инструкции Бойчук поступил совершенно правильно. Повозмущались, покричали, но все же сменщик Бойчука тщательно вычистил стрелку и только тогда ее сдал. Потом в свою очередь он стал требовать от предыдущей смены, чтобы за стрелкой ухаживали по-настоящему.

Появились на будках плакатики, черные и красные доски. Была ликвидирована обезличка: на каждом посту стала известной фамилия прикрепленного шефа.

Комсомолка Ефирчук собрала старших стрелочников и провела с ними беседы о задачах шефства.

Комсомольцы службы движения заключили договор с ячейкой пути на взаимную помощь по очистке стрелок. Они взялись срочно отремонтировать стрелки, прокопать канавки для стока воды.

На многих стрелках не было стекол. Начальник станции утверждал, что стекло вообще на станции нет. Тогда организовали налет на кладовую станции, и стекла нашлись.

Так началось новое инициативное движение комсомольцев Ясиноватой.

Ячейка составила памятку комсомольцу-шефу:

«Добейся полнейшей исправности и чистоты на подшефной стрелке. Для окончания ремонта через старшего шефа свяжись со службой пути.

Помоги стрелочнику подготовить пост к зиме (прокопать канавки, закончить ремонт).

Выяви техническую грамотность подшефного стрелочника и обеспечь повышение его квалификации. Втяни его в

техучебу, помоги в подготовке к техническому экзамену.

Заметив в чужом районе грязную и неисправную стрелку, немедленно сообщи в ячейку фамилию стрелочника и шефа. О неисправных стрелках, разгильдяях и неряхах, о жулаках, пробравшихся к стрелке, сообщай дежурному по станции и в ячейку старшему шефу».

По инициативе шефов стрелочники разных смен заключили между собой социалистические договора на лучший уход за стрелками. Провели учет всех постов и районов товаро-пассажирской станции. К каждому посту прикрепили по одному комсомольцу. На обеих станциях выделили старших шефов.

Шефство над стрелками стало благодарной почвой для новых ростков комсомольской инициативы. Оно вовлекло в работу наиболее отсталую часть транспортной организации, — башмачников, сцепщиков, стрелочников, которых раньше в ячейке именовали балластом.

Многочисленные встречи стрелочников с шефами превратились в многолюдные совещания. Впервые на них заговорили о плохом снабжении смазкой, о неорганизованности труда стрелочников.

Один из комсомольцев, башмачник Вовк, избрал специальные скребки новой конст-

На станции Брянск комсомольцы, шефы стрелок, привлекли для ремонта путей кадровиков-транспортников





Поезд № 75—76 на линии Новороссийск — Москва — первый хозрасчетный поезд в СССР. Бригада полностью ликвидировала отцепку вагонов в пути, добилась высокого качества смазки и быстрого ремонта находку

рукции для чистки стрелок. Его предложение было принято. Сейчас на станции новые скрепки в почете.

Так множится опыт

Шефство над стрелками развернулось не только на ст. Ясиноватая. «Комсомольская правда» и дорожные политотдельские газеты широко популяризировали эту новую комсомольскую инициативу. Примеру Ясиноватой последовали станции Брянск и Жлобин Западной ж. д., Кавказский район Северокавказской ж. д. На ст. Кавказская в шефство включились комсомольцы школы ФЗУ. Для всех стрелок был сделан недостающий инвентарь (ключи, запасные болты), собран обтирочный материал. На ст. Армавир, Белоречинская, Туапсе комсомольцы провели специальные субботники, в которых участвовало немало взрослых рабочих. На ст. Жлобин над 30 стрелками шефствуют пионерские звенья.

Уже сейчас на многих станциях стрелки перестали быть тем узлом происшествий, каким они были еще недавно. В борьбе за чистоту стрелки, за исправность ее выковывается та железная дисциплина, которая так необходима каждому работнику железнодорожного транспорта и которой еще так мало.

В Батайске комсомольцы организовали шефство над гидроколонками, водокачками и нефтекачками. Это — не менее ответственный участок транспорта. Многие годы неполадки в водоснабжении, неупорядоченность в подаче воды для питания паровозов тяжелым грузом ложились на работу транспорта, особенно зимой. Как только приходили морозы, по всем дорогам во много раз увеличивались простои паровозов. Только с приходом зимы многие хозяйственники «узнавали», что гидроколонки не утеплены, что вода и горючее замерзают.

Инициатива батайских комсомольцев, подхваченная политотделом, очень быстро перебросилась и на другие участки Северокавказской дороги. Специальные комсомольские бригады на ст. Кавказская самостоятельно отремонтировали и утеплили водоснабженческую сеть на своих подшефных участках, вставили недостающие стекла в резервуарах, отремонтировали крыши, установили ящики для утепления. Комсомольцы развернули жесткую борьбу против всех, кто срывал утепление гидроколонок. При малейших переборах они наседали на хозяйственников и требовали немедленного возобновления работ по утеплению.

Друзья чистоты

Но зима сейчас на исходе. Говорит ли это о том, что нет поля для широчайшего применения комсомольской инициативы? — Конечно нет.

По сей день еще не снят вопрос о шефстве над стрелками. Об этом лучше всего говорит письмо секретаря Донецкого обкома партии т. Окоркова ко всем комсомольцам транспортных цехов заводов Донбасса. Ведь здесь как раз стрелки в наиболее запущенном и хаотическом состоянии, здесь особенно нужен комсомольский глаз, нужна комсомольская помощь. Комсомольцы транспортных цехов предприятий должны использовать опыт своих товарищей-железнодорожников.

На той же ст. Ясиноватой и на ст. Славянск в ячейках паровозных бригад возникло интереснейшее движение комсомольцев, создавших бригады «друзей чистоты» на паровозах.

Грязь на паровозе — бич машины. Под грязью и ржавчиной часто скрываются надломы и трещины — злейшие враги паровоза. Не случайно поэтому комсомольцы паровозных депо считают борьбу за чистоту машины одним из главных участков своей производственной работы.

Комсомолец-паровозник, добровольно участвующий в группе «друзей чистоты», прежде всего должен держать в образцовом состоянии свой паровоз. Это — первое. А второе — взять под каждодневный обстрел грязь на подшефном или прикрепленном к нему паровозе.

Неожиданным налетом «легкой кавалерии» комсомольцы Славянска проверили стоящие в депо паровозы. Они обнаружили среди них неисправимых нерях, они наградили один из них — самый грязный и запущенный — «орденом черепахи». Эффект был неожиданный для самих участников налета. Приподнесение «черепахи» вскрыло обезличку на паровозе (оказалось, что паровоз в течение месяца имел трех хозяев), заставило подтянуться бригады всех соседних паровозов. Об этом, казалось бы, незначительном событии в этот день говорили все в депо.

Вслед за тем «друзья чистоты» организовали рейд для проверки снабжения паровозов смазочными и обтирочными материалами. В больших плакатах комсомольцы рассказали об опыте бережного расходования пакли. Ведь часто в депо вытирали распределительный механизм чистой паклей и затем швыряли ее в сторону. При таких условиях пакли конечно всегда нехватало. Более опытные машинисты эту паклю собирали, вымывали и пользовались ею для обтирки более грязных, замасленных частей машины.

«Друзья чистоты» добились того, что пакля и концы не бросаются без толку, а используются дважды и трижды.

По стародавним традициям транспорта администрация не считала для себя необходимым контролировать заходящие паровозы других депо. «Друзья чистоты» изменили и этот порядок. Наряду с паровозом своего депо они взяли под контроль и чистоту на так называемых «чужих» паровозах. Ячейкам других депо пишутся письма о недостатках, замеченных на их машинах.

В Ясиноватой была организована общественная чистка самых грязных паровозов. К этому были привлечены пионеры и женщины-домохозяйки. В нарядной была вывешена красная доска образцовых по чистоте паровозов. На лучшие паровозы были организованы специальные экскурсии. По отношению к неисправимым неряхам комсомольцы применили и другую меру общественного воздействия. Они писали специальные письма женам и матерям машинистов:

«Дорогой товарищ! Сообщаем вам, что ваш муж за грязь на его паровозе (№ такой-то) занесен кандидатом на получение «ордена черепахи». Окажите на него воздействие, чтобы избавить его от этого позора, — помогите ему привести свою машину в порядок».

Надо ли говорить о силе воздействия такого «домашнего письма»!

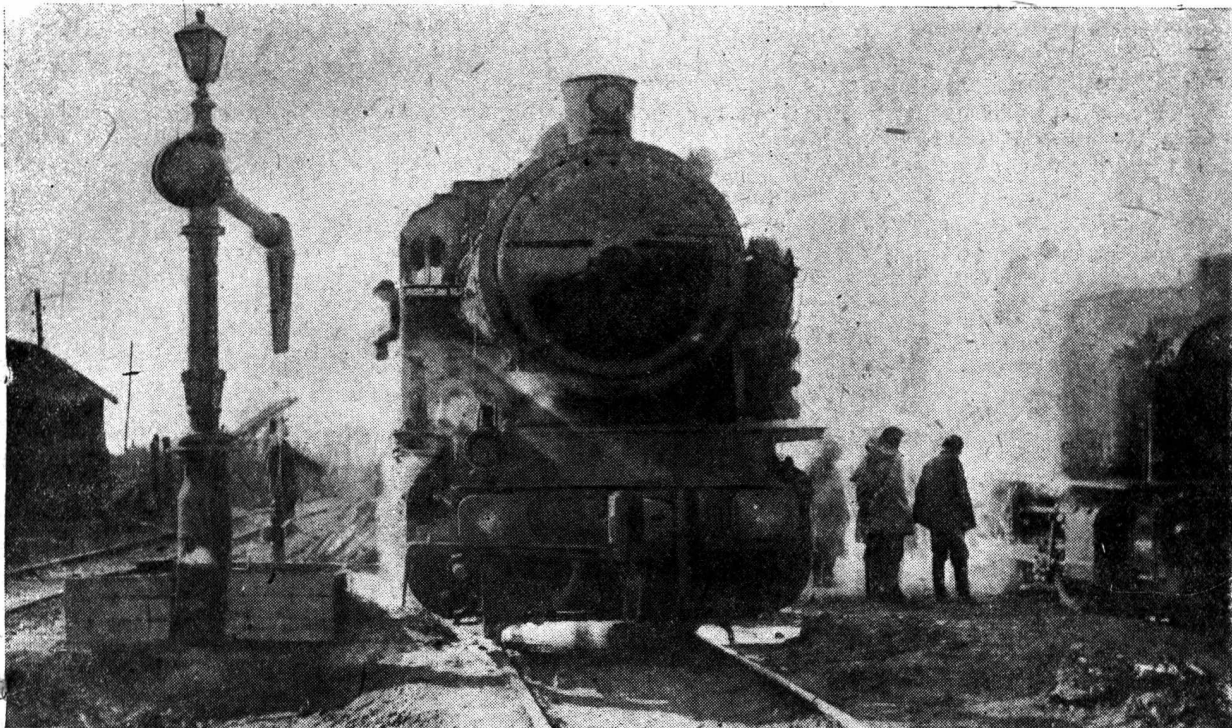
Гости в будке путевого сторожа

На Южной дороге в Краснолиманском районе комсомольские ячейки провели большую работу по практическому шефству над будкой путевого сторожа. Самой запущенной будкой была полуказарма на 47-м километре, в которой вместе с семьей жил работник пути Дорохтеев. Эта квартира представляла собой развалину, в которой стояла поломанная печь, вместо стекол была вставлена фанера, и единственным украшением служил тапчан (койка), сбитый из необструганных досок, выполняющий роль и постели и стола одновременно.

Во «всесоюзный день будки» (еще в ноябре) ячейка отыскала все принадлежности для приведения в порядок этой полуказармы. В ней поставили две кровати, две табуретки, стол, шкафчик, ведро, чайник, кастрюлю, таз. Был произведен полный ремонт — исправлена печь и застеклены окна. На деньги, отпущенные месткомом тяги для семьи Дорохтеева, была закуплена одежда и обувь.

Это было начало большого общественного движения под лозунгом: «Внимание путевому сторожу!».

На Северокавказской дороге ячейки создали специальные комбинированные бригады по «ревизии» будок. В бригады входил плот-



Комсомольский паровоз Кузнецкого ж.-д. узла выходит точно по расписанию из депо на линию после осмотра и ремонта

ник, слесарь, пропагандист и парикмахер. Бригады брали с собой инструмент для ремонта путей и путевых будок, литературу, мыло, аптечки. В Грозненском районе во время этого похода было осмотрено 45 будок и казарм. Попутно было собрано и погружено на платформы 113 рельсов и 240 шпал, разбросанные вдоль ж.-д. полотна. Были также счищены и укреплены болты, забиты костыли на 24 километрах пути.

Политотдельский паспорт

На многих дорогах десятками можно считать паровозы, носящие имя комсомола. В борьбе за образцовую работу этих паровозов также огромную роль играет комсомольская инициатива, организованная политотделом. Комсомольцы очень часто отставали в овладении техникой своей машины. Отсюда частые происшествия, поломки. Даже те комсомольские машины, которые добились все же высоких показателей в своей работе, не выступили организаторами по подтягиванию отстающих бригад, опыт их не передавался плохим паровозам.

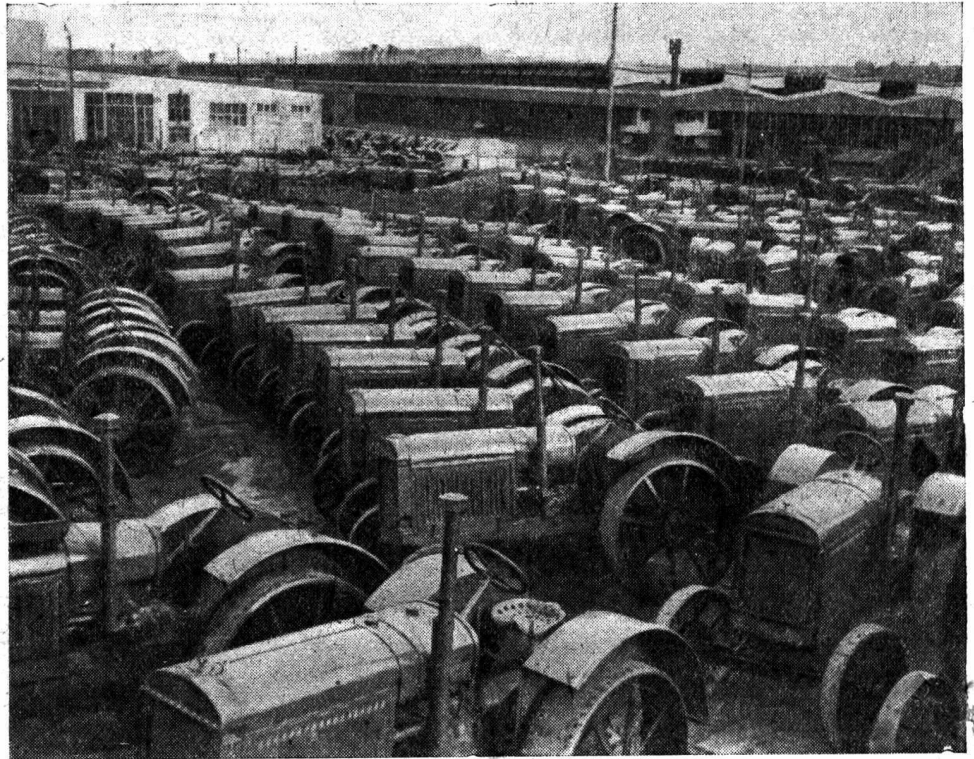
Но вот в Основнянском депо комсомольский паровоз С-230 стал застрельщиком борьбы за так называемый **политотдельский паспорт**. Этот паспорт выдавался только тем паровозам, которые экономили топливо, выполняли нормы по пробегу и служили примером по чистоте.

Интересен опыт 1-го района М.-Курской дороги. Здесь в депо Люблино деповская ячейка организовала **конкурс молодых кочегаров**. Первым условием конкурса было освоение паровозной техники в объеме знаний пом. машиниста.

В депо Гомель ремонт комсомольского паровоза задерживался из-за недостатка мелких деталей. Ячейка комсомола по всем участкам станции провела **сбор мелких деталей**, в частности гаек. Ремонт обеспечен.

В депо Лиман комсомольцы организовали **кружок по освоению техники управления сверхмощным паровозом ФД**. Они командировали на Луганский завод бригаду машинистов и помощников-комсомольцев, которые ознакомились со сборкой и монтажом этих великолепных паровозов. Они приняли паровозы на месте, на заводе и повели их в Лиман. Так заранее был подготовлен для паровоза людской состав. Для более глубокой подготовки кадров по обслуживанию паровозов ФД в депо Лиман были организованы специальные курсы на 100 человек.

Таковы отдельные, пока еще разрозненные факты, говорящие о росте боевой инициативы комсомольцев транспорта. Опыт этих инициативных начинаний должен быть подхвачен транспортными ячейками Союза. Сложного в этом ничего нет. Дело за организаторами, дело за самими ячейками, которые могут перенести этот опыт на свои станции, в свои депо.



Тракторы готовы к севу

И. АВВАНУМОВ

В Крыму рано начинается весенний сев. Но в Кадышской МТС приступили к ремонту тракторов с некоторым запозданием, — только в декабре. Однако в результате напряженной работы и правильной организации труда работники МТС закончили ремонт к XVII съезду партии.

Еще до начала ремонта политотдел обеспечил правильную организацию ремонтных бригад. Было создано семь бригад по 7—8 человек из рабочих МТС, бригадиров и лучших трактористов. Кроме того организовали 5 специальных бригад по ремонту радиаторов, бачков, карбюраторов, заливке подшипников и т. п. Каждая бригада ремонтировала те трактора, на которых работают трактористы, входившие в данную ремонтную бригаду.

Для всех бригад был разработан твердый график выпуска тракторов с указанием затраты времени на каждый трактор, стоимости ремонта, срока выпуска и т. д. График ремонта предварительно подробно прорабатывался в каждой бригаде.

Для контроля за качеством ремонта в каждой бригаде был выделен инспектор по качеству. В масштабе всей мастерской из числа лучших инспекторов по качеству была организована рабочая комиссия по качеству, состоявшая из 3 человек, во главе с высококвалифицированным иностранным специалистом-коммунистом, присланным в МТС в порядке шефства.

Каждый отремонтированный трактор принимался старшим механиком и директором МТС.

10 В каждой бригаде были выделены парторги, которые вели массово-политическую работу. Широко раз-

вернулось соцсоревнование между отдельными бригадами и индивидуальное соревнование внутри бригад. Была выпущена специальная листовка, посвященная вопросам ремонта и соцсоревнования на лучший трактор.

Большую роль в организации инициативы масс сыграла листовка по сбору рационализаторских предложений, выпущенная рабочекомом. В результате поступило много ценных предложений. Например по предложению т. Гампова усовершенствовали шлифовку гильз, установили и усовершенствовали станок для приема моторов и т. д.

В мастерской нет ни одного рабочего, который не взял бы на себя ряд конкретных обязательств по ремонту тракторов. Ежедневно в бригадах проводились короткие 15-минутные совещания по проверке выполнения взятых обязательств. На этих совещаниях проверялось выполнение графика и устанавливался план ремонта на следующий день.

Ход ремонта широко освещался в газете политотдела «Рот фронт». В каждой бригаде велся строгий учет работы всей бригады в целом и каждого рабочего в отдельности. Это давало возможность определять индивидуальную производительность труда и высоко поднять трудовую дисциплину. Передовые бригады получили красное переходящее знамя, а отстающие — рогожное.

Хорошую организацию ремонта тракторов, осуществленную политотделом МТС (нач. политотдела т. Жупков), оценили прежде всего сами трактористы и бригадиры. Вот что говорит об этом бригадир т. Наумов:

«В прошлом году производительность труда по сравнению с этим годом была очень низкой. Руководство ремонтом было плохим, так как не было политотдела. Ремонт шел под одним навесом, приходилось больше бегать греть руки, чем работать. Не было электросварки, не было станков. Приходилось по целым дням подшабривать подшипники, а потом заводить вручную трактор или же таскать его на буксире. В этом году все эти недостатки устранены».

Тракторист-ударник т. Пауль рассказывает, что: «в прошлом году работали, когда хотели. Никогда нельзя было увидеть всех бригад в сборе: один приходил, другой уходил. В этом году и работать как-то веселее, да и домой в колхоз идти стыдно, потому что все работают, и каждый старается лучше выполнить свое задание, четко записанное в бригадном графике. Каждый знает: все равно уходи не уходи, а ремонтировать придется, да еще тебя в случае чего могут занести на черную доску, хорошо протянуть на бригадном и общем собрании».

Значительную роль в улучшении дела ремонта и укреплении трудовой дисциплины сыграло также выделение стола ударников, отпуск обедов для лучших ударников по цене на 50 проц. ниже общей, дополнительные ужины для работающих в ночное время и т. п.

Многие товарищи показали действительно образцы ударной работы по ремонту. Они не только сами выполняли досрочно свои задания, но и всемерно помогали отстающим.

Большая работа была проведена в Кадышской МТС по тарификации и нормированию труда. До этого в МТС в вопросах тарификации была большая путаница. Например рабочий 3-го разряда зарабатывал 412 руб. в месяц, а инструментальщик только 162 руб. Теперь же первый зарабатывает 104 руб.

Курсы трактористов при политотделе
Клинской МТС Моск. области



а второй—202 руб. Точно так же слесарь 7-го разряда до реорганизации тарифной системы получал 200 руб., а теперь он зарабатывает 323 руб. Правильная тарификация и нормирование улучшили условия труда, повысили заинтересованность высококвалифицированных рабочих в более производительной работе.

Классовый враг, действовавший тихой сапой, пытался сорвать ремонт. Например в дифференциал отремонтированного трактора была брошена гайка. Во время испытания трактора дифференциал разбилось. Пришлось ремонтировать вторично. Вредительским отношением был выведен из строя мотор на электростанции, в результате работа станков в мастерской остановилась на два дня. В ряде колхозов кулацкие элементы агитировали исподтишка против ремонта тракторов. Однако массово-политическая работа, проводимая политотделом, помогла разоблачить все вылазки классового врага. Прямые виновники вредительства были привлечены к судебной ответственности.

Баштанская МТС (Одесской области) ремонтирует тракторы не только свои, но и для Привольнянской и Явкинской МТС. К 1 января баштанцы полностью закончили ремонт. Из 64 отремонтированных тракторов ни один не был забракован. Случаев повторного ремонта также не было.

Баштанская МТС добилась успеха правильной организацией ремонта. Политотдел (начполитотдела т. Мосалев) и дирекция МТС составили четкий план ремонта, проработали его в ремонтных бригадах и довели задание до каждого рабочего. Все бригадиры получили книжки, в которых было указано точное рабочее задание по ремонту. Ежедневно директор заслушивал доклады бригадиров об итогах дневной работы.

Политотдел укрепил работу партийной и комсомольской организации. Коммунисты и комсомольцы объявили себя ударниками им. XVII съезда, организовали комсомольский токарный цех. Своим отличным примером и широко развернутой массовой работой они подняли энтузиазм всех рабочих. Между бригадами и внутри бригад развернулось соревнование на лучшее качество ремонта. Политотдел вместе с дирекцией обеспечил хорошее питание рабочим.

Все это намного повысило сознательное отношение рабочих к ремонту. Прежде поступивший в ремонт трактор разбирали небрежно, ломали, гнули, разбрасывали мелкие части. Теперь же каждый болтик, гайку и все части бережно снимают, складывают в определенном порядке и тщательно хранят.

Во время ремонта был проведен сбор рационализаторских рабочих предложений. Тов. Клименко нашел способ заменить задний коренной подшипник ХТЗ менее дефицитным подшипником ФП. Вместо одного старого он предложил вставлять два новых. Теперь нагрузка приходится не на один шарик, а на два. Поэтому износ наружных обойм происходит в меньшей степени.

Рабочий Шавровский изобрел приспособление, позволяющее производить фрезерные работы на обыкновенном токарном станке.

Рабочий Дубяга усовершенствовал способ запайки радиаторов, сокративший время на отдельные операции с 5 мин. до 1/2 мин.

Систематическая работа среди молодых рабочих и трактористов, правильное использование энергии и технической изобретательности молодежи, ликвидация уравниловки в зарплате—все это помогло политотделам Кадышской и Баштанской МТС успешно провести ремонт тракторов к весеннему севу.

Смотр социалистической индустрии

В Московском политехническом музее происходит смотр социалистической индустрии! В его многочисленных залах по трем этажам разместились гигантский макет нашей страны, модель всей пятилетки, увлекательно и многообразно представленная живыми, действующими машинами, приборами, инструментами, тут же демонстрирующими посетителю свое умение, ум и могущество.

38 зал отчетливо и ярко развертывают обширный список достижений нашей науки, техники, изобретательства, объединяющих всю выставку в одну единую величавую тему — труд и творчество пролетариата в его собственном государстве.

В организации выставки приняло участие свыше 50 организаций, только в отделе изобретательства представлено 10 тыс. экспонатов! На полном ходу сверлильные, фрезерные, токарные станки новейших конструкций! С бешеной скоростью мчится под потолком модель аэропоезда Вальднера.

Ткацкий станок непрерывно ткет нарядный, узорный ситец. Линотип набирает листовку, в отделе связи кто-то из посетителей передает фототелеграмму.

Здесь полностью отменены старинные музейные запреты — экспонаты позволено трогать руками, заводить, испытывать, проверять всем посетителям выставки.

Пройдитесь по залам — это путешествие по СССР, в центре которого тяжелая индустрия — металлургия, нефть, машиностроение, потом очередь химии, леса, пищевой промышленности, текстиля.

Единый победоносный девиз украшает море той творческой, трудовой и рационализаторской инициативы, которая имеется на выставке. Этот девиз — сюда импорту входа нет!

С л о в а :

Электрический генератор УФТИ

Некоторые называют его — генератор молний! Когда включается ток, из-под шара вырываются синие, грозовые молнии, с треском уходя в землю. Украинский физико-технический институт представил на выставку этот редчайший экспонат, дающий возможность получать высокое напряжение и предназначенный для научно-экспериментальной работы по разрушению атомного ядра.

С п р а в а : Днепровская ГЭС

На небольшом возвышении стоит крупнейшая в мире гидроэлектрическая станция. Это — макет Днепрогэса. Действующая установка, привлекающая всеобщее внимание. По жестаному руслу льется вода на деревянные лопасти гидротурбин. Раздается характерное гудение генераторного зала. В сеть поступает электрический ток, зажигаются мощные лампы.

