

10 дистанции — точный и устойчивый путь

На железнодорожном транспорте, руководимом сталинским наркомом, все шире и шире развертывается социалистическое соревнование железнодорожников.

Сейчас от путейцев 10 дистанции требуется боевая работа, неуклонное выполнение приказа 79-Ц, приведение путевого хозяйства дистанции в отличное состояние. Именно сейчас наступила страда летних путевых работ и нужно использовать лето так, чтобы зимой не знать никаких перебоев, работать безаварийно, четко, как исправный часовой механизм. Надо добиться того чтобы 10 дистанция пути была стахановской дистанцией, это значит недопустить ни малейшего отступления от нормы содержания пути, чтобы машинисты - кривоносовцы могли водить поезда с любой скоростью и любого веса.

Немало замечательных примеров высокой государственной дисциплированности, самоотверженного, преданного отношения к порученной работе, мы имеем у себя на дистанции. Любознатолюбиво ухаживают, прекрасно работают на своих километрах путевые обходчики тов. Ефимов, Скрылев, Черепанов, Фефреев, путевые рабочие тов. Разин, Шабалин, Бюдекин, бригадиры пути Киселев, Милованов, Гуськов.

Но есть еще среди путейцев также, которые относятся к своему делу безответственно, подрывают дисциплину, невыполняют приказов и нарушают железный закон железнодорожников - Правила технической эксплуатации. Как можно, например, расценивать поступок путевого обходчика 2 околотка Веретенникова, который на дежурстве спал и не сделал осмотра пути. Или же поступок грубого нарушения Правил технической эксплуатации бригадиром первого околотка Филатовым, который 9 апреля при смене рельса на 300 километре не проинструктировал сигнальщиков, ограждающих место работ, и при проходе поезда № 907 несмотря, что смена рельса не была закончена, сигналы были сняты и поезд зашел на место работ. Аналогичный случай повторяет бригадир 2 околотка Стахненко. Он 5 мая при смене рельса на 307 километре поставил сигнальщика Питанину, которая не знала инструкции сигнализации по ограждению путевых работ и при подходе поезда № 701 она снимает сигналы и поезд проходит по незащитному и неболочному рельсу.

Хуже всего то, что эти и подобные им факты не всегда получают должное осуждение масс. Вокруг них не создается общественное мнение. Нарушителями дисциплины являются и сами командиры. Взять, например, бригадира 3 околотка Ермошина, который не обращает внимания на сигналы путевых обходчиков. Путевой обходчик тов. Федорев сообщил ему о неисправности пути, но он на это не обратил внимания.

Мало обращают внимания на сигналы путевых обходчиков и дорожные мастера тт. Русаков и Щелкунов. Они очень часто спорят между собой из-за неисправности пути у границы околотков 326 — 327 километров. Вместо немедленного ремонта они спорят кому из них исправлять путь на грани.

Эти командиры забывают, что дисциплина должна идти прежде всего от командира, от руководителя. Если дисциплинирован командир — дисциплинированы и его подчиненные.

Надо раз и навсегда покончить с нетерпимой беспечностью и благодушием в таком важнейшем деле, как подготовка пути в зиме.

Путевое хозяйство дистанции надо готовить настойчиво и упорно и нетеряя ни одного дня. Успех ремонта решают люди. Задача командиров — найти и поднять этих людей. Надо, чтобы в самые ближайшие дни передовики ремонта пути были известны всему коллективу дистанции, чтобы их образцы работ были достоянием всех путевых рабочих и воспитывали их на отличное содержание пути.

Нужно, товарищи путейцы, помнить, что перед вами поставлена ответственная и серьезная задача — отлично отремонтировать планово-предупредительным ремонтом 110 километров главного пути, 65 километров станционных путей, 210 стрелок и выполнить план по капиталодействию. Но эти работы еще не приняли большевистского размаха. Правда, дорожный мастер 5 околотка тов. Миронов приступил к планово-предупредительному ремонту, но он идет очень медленно. На 25 мая отремонтировано только 2 километра, заменено 2 комплекта стрелок и 1 комплект брусьев, это составляет 5 процентов к плану. Дорожные мастера тов. Южанин, Русаков, Щелкунов несмотря на то, что имеют все возможности немедленно приступить к ремонту, все же с ремонтом медлят и к нему не приступают.

Путейцам 10 дистанции пути необходимо добиться резкого перелома в своей работе, командиры совместно со всем коллективом путейцев при широком вовлечении домохозяйек должны организовать общественный смотр околотков отделений, подсобных цехов. Общественный смотр поможет выявить все недостатки в работе с тем, чтобы изжить их немедленно.

Путейцы! шире развертывайте социалистическое соревнование, множьте ряды стахановцев, добивайтесь стахановских километров, стрелок, мостов, перевозов. Беспощадно боритесь с расхлябанностью, бракоделством. Боритесь за первенство своей дистанции — выполнением этих задач встретим радостный праздник — Сталинский день железнодорожника.



За высокие показатели в соревновании, за стахановско-кривоносовскую работу по выполнению боевых приказов наркома тов. Л. М. Кагановича, по представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносятся на Доску Почета:

Тупиков П. Н. — осмотрщик-автоматчик 8 вагонного участка, систематически выполняет норму на 250—300 процентов, отправляет поезда без утечки воздуха.

Белибежко Ф. П. — составитель ст. Усяты. За первую половину выполнил производственный план на 170 процентов.

Семенов С. И. — осмотрщик-автоматчик 8 вагонного участка. Выполняет норму на 230 процентов. Отправляет поезда без утечки воздуха.

Глушенкова Е. С. — старшая смазчица 8 вагонного участка систематически выполняет норму на 210 процентов.

Филатов И. А. — слесарь-автоматчик паровозного депо ст. Усяты, за первую половину мая выполняет нормы на 150 процентов.

Гомзин В. Г. — грузчик ст. Усяты. За первую половину мая выполнил производственное задание на 250 процентов.

Черепанов И. — путевой обходчик 4 околотка, образцово содержит свой километр.

Разин Е. — путевой рабочий 6 околотка, систематически перевыполняет норму работ.

Киселев П. — бригадир 6 околотка пути содержит в отличном состоянии.



КАК ПРАВИЛЬНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СУФЛЯЖЕМ

(Лекция бригадира пути Гуськова Петра Филиповича)

В Правилах технической эксплуатации первым параграфом записано, что железные дороги для нормальной эксплуатации должны иметь исправный рельсовый путь. На нас, путейцев, возложена ответственная и вместе с тем почетная задача — содержать путь строго в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации, обеспечить безопасность движения поездов на рельсовой колее.

Наш любимый нарком Л. М. Каганович в своем боевом приказе № 79-Ц определил, что бригадир пути — это большая сила текущего содержания пути. Работа на отделениях должна быть построена строго по приказу 79-Ц. Когда я принял 15-е отделение 4 околотка, путь находился в неудовлетворительном состоянии. Самое главное, что работа с людьми была на низком уровне. Первоначально я начал строить работу в разрезе приказа 79-Ц и работу с людьми. После осмотра пути составляю совместно с дорожным мастером на декаду график работ, в графике намечаю на первые один или два дня неотложные работы, а

на остальные дни планово-предупредительный ремонт с указанием места и количества работ, время и затрата работы.

График предстоящей работы отделения обсуждаю в бригаде, таким образом, план работы на декаду знает каждый путевой рабочий. Основной задачей в своей повседневной работе ставлю строгое соблюдение технологического процесса, так как от этого зависит высокая производительность труда и качество работ.

Правильное применение методов суфляжа заключается в следующем:

1. Точное определение в размерах исправляемого места, то есть путем применения определения визирок, определить точную величину просадки на каждой шпале и произвести запись на концах шпал;

2. В зависимости от величины просадки точно определить количество подсыпанного балласта под каждую шпалу;

3. До вывески пути домкратом необходимо произвести добивку костылей;

4. Немалое значение имеет правильное распределение балла-

Предотвратила аварию

Отлично работает старшая стрелочница Цыганкова. Ее стрелки всегда в полной исправности, хорошо смазаны и чисты. Во время работы она проявляет исключительную бдительность. Благодаря ее честному отношению к своей работе была предотвращена неминуемая авария поезда № 1063.

На 11 пути, на который предполагалось принять поезд, тов. Цыганкова обнаружила допущенный рельс.

Встречая Сталинский день железнодорожника тов. Цыганкова обязалась еще лучше работать и содержать свои стрелки только в отличном состоянии.

А. Белокобыленко — маневровый диспетчер.

Обещаю работать еще лучше

Никогда мне не забыть тех счастливых минут, когда меня нарком награждал именными часами. Моя честная работа отмечена любимым сталинским наркомом Лазарем Моисеевичем Кагановичем.

Наркомовская награда обязывает меня работать еще лучше. Получая наркомовскую награду я буду перевыполнять производственное задание на 300 процентов, буду организовывать грузчиков на быструю погрузку и разгрузку вагонов, тем самым ускорим их оборот.

В. Гомзин — грузчик ст. Усяты.

ста под шпалой. Нужно следить, чтобы балласт был распределен равномерно;

5. Загрязненный балласт должен быть вырезан и при вырезке нужно соблюсти соответствующий уклон для стока воды;

6. Засыпку открытых торцев шпал необходимо производить чистым балластом, это особенно важно для дренажирования при стоке воды;

7. При открытии торцев шпал нужно точно соблюдать, чтобы уклон открытой части был уклоном от торца шпалы;

8. Засыпанный балласт должен быть тщательно утрамбован. Особое внимание нужно обращать на устойчивое состояние балластной призмы;

9. При работах суфляжем, когда производили рихтовку пути, я применяю способ рихтовки всей бригады и путь после исправления неотрихтованным не оставляю.

Строго соблюдая Правила технической эксплуатации, технологический процесс и инструкцию текущего содержания 15 отделения улучшило содержание пути,

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПОЧЕМУ СЛАБО РАСТЕТ ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ

IX пленум обкома ВКП(б) Новосибирской области, осудил практику отдельных секретарей, когда они самоустраиваются от руководства делом приема в партию и своевременного оформления документов принятых в ряды ВКП(б).

Не сделал для себя серьезных выводов из постановления секретаря партбюро станции Усаты тов. Петухов.

За I квартал 1940 года партийная организация выросла на 4 человека, тогда как имеется большой резерв. Комсомольская организация имеет 117 членов, среди них имеются стахановцы, значкисты, как тов. Шабаловский, награжденный значком „Ударнику Сталинского призыва“.

Среди рабочих станции также имеются стахановцы: награжден-

ный именными часами тов. Белибежко, составитель тов. Лаптев, дежурный поста централизации тов. Огарков и ряд других, но с этими стахановцами ни партбюро и лично секретарь тов. Петухов никакой работы не проводят. На открытых партсобраниях стахановцы редкие гости, да и беседы с ними по вовлечению в ряды ВКП(б) не проводятся.

Комсомольцы также редко участвуют на открытых партсобраниях, хуже того, партийное бюро неорганизовало кружка по изучению программы и устава ВКП(б) для желающих вступить в ряды партии. Не блещет дело и с переводом из кандидатов в члены ВКП(б). Заявления отдельных товарищей маринуются по нескольку месяцев. Дежурный по станции тов. Зобнин принят в партию

в октябре 1939 года, но анкета в горком не отправлена. Тов. Страхов переведен из кандидатов в действительные члены ВКП(б) в октябре 1939 года—дело в горком не передано, а 22 мая найдено в ящике у секретаря партбюро тов. Петухова.

Фактов грубого попираательства постановления обкома ВКП(б) о передаче дел на рассмотрение горкома в течение 10 дней можно было привести много. Кто, спрашивается, дал право тов. Петухову нарушать постановление обкома ВКП(б).

Партбюро должно осудить безответственность секретаря к делу приема в партию и оформления партийных документов.

В. Малыгин.

Повседневно работать с внесоюзной молодежью

Работе с внесоюзной молодежью некоторые секретари комсомольских организаций абсолютно не уделяют внимания. Они забыли, что эта работа является первоочередной.

В результате отсутствия повседневной работы с внесоюзной молодежью у нас на узле Усаты слабо растут комсомольские организации. За первый квартал 1940 года в комсомол по узлу принято только 30 человек.

Особенно плохо с ростом комсомольских организаций дело обстоит на станции, в вагонном участке, в паровозном депо.

На станции из 90 человек молодежи в комсомол принято только 13, в паровозном депо принято 6. В вагонном депо только

2 человека. Секретари комитетов, в частности, тов. Дергунов и тов. Купцов вопросом роста комсомольской организации не занимались.

Молодежь паровозного депо тов. Дергунова знает как помощника машиниста, но ни как секретаря комитета комсомола. Такое же положение и в вагонном участке. Секретарь комитета тов. Купцов, в особенности, в пункте технического осмотра, где работает главным образом молодежь, не бывает и с ней бесед не проводит.

Еще хуже дело с ростом обстоит в комсомольской организации райтрансторпгита. За два года эта комсомольская организация в свои ряды не приняла ни одного человека. Секретарь комитета ВЛКСМ товарищ Осин не хочет занимать-

ся вопросом роста комсомольской организации и только нехотенным работать, с внесоюзной молодежью объясняет отсутствие роста.

Секретари партийных комитетов видят провал с ростом комсомольской организации и все же помощи секретарям комсомольских организаций не оказывают. Ни одно партийное бюро не заслушивало секретарей комитетов комсомола о росте.

Работа с внесоюзной молодежью повседневная и неотложная. Нужно, чтобы не только секретари комитетов комсомола, но и все комсомольцы занимались ростом своей организации.

В. Сальников—и. о. секретаря узлового комитета ВЛКСМ.

Выполняем обязательства

Наш 3 участок шахты имени Ворошилова точно выполняет указания Л. М. Кагановича о цикличности. И в этом залог успеха в работе нашего участка.

За первый квартал 1940 года мы выполнили план угледобычи на 110,4 процента. На-гора выдано 40.657 тонн угля. Апрельский план угледобычи выполнен на 104,6 процента. В мае участок идет на уровне 120, процентов выполнения государственного плана.

В прошлом году и начале 1940 года очистными работами мы разрабатывали пласт Характерный. Разработка пласта велась при помощи машины «С—29». В апреле пласт Характерный попал в нарушение и в мае мы его совершенно потеряли. Чтобы не сорвать выполнение плана угледобычи по участку, мы нарезали поля для машинной бригады на пласту I Внутреннем.

С 11 мая машинная бригада (бригадир врубмашинистов тов. Выборный) перешла работать в эту лаву.

Работа здесь ведется по трехциклическому графику.

По этому графику в смену выходит машинист, его помощник, откатчик—он же лебедчик. Придя в лаву, они прежде всего пускают машину, смазывают вращающиеся части бара, снимают плохие зубки.

Затем машинист и его помощ-

ник начинают крепить лаву, а откатчик выгружать уголь. На эту операцию затрачивается ровно четыре часа.

Точно также работают две другие смены. Завивка лавы всегда делается раньше. Это дает возможность избежать машинной бригаде лишние простои.

Завивка делается не вертикально, а немного наклонно, то-есть при завивке печи, верхняя часть забоя загоняется на несколько сантиметров дальше, чем нижняя часть. Так, как пласт у нас особенно крутой, то при таких условиях, уголь идет самотеком по груди забоя и не выбивает крепление.

Работая по графику цикличности, бригада т. **Выборного** с 11 по 20 мая сделала 23 цикла, ежедневно выдает на-гора 180—230 тонн угля. Особенно хороших результатов бригада добилась в последние дни. Так, 17 мая она сделала 4 цикла, вместо 3. 18 мая бригада сделала тоже 4 цикла. Это достигнуто благодаря сокращению времени, отведенного по графику на ту или другую операцию.

В подготовительных забоях мы ведем работу строго по графику цикличности. В основном штреке пласта Характерного бригада тов. **Полулях** делает 3 цикла в сутки, дает ухода за смену 1,8—2 погонных метра, вместо 0,5 метра.

Цикличность, слаженная работа всего коллектива привела к тому, что на участке нет совершенно рабочих, невыполняющих технические нормы. 8 человек носят почетное звание мастеров угля, свыше 20 человек стахановцев. Такие горняки, как врубмашинисты тт. **Выборный, Миклин, забойщик-основник т. Полулях**, систематически выполняют нормы выработки на 250—270 процентов.

«Высокая цикличность—это не только увеличение добычи угля—сказал товарищ Л. М. Каганович на XVIII с-езде ВКП(б),—но и рост зажиточности шахтеров». Заработки горняков нашего участка большие и особенно в машинной бригаде. Заработок врубмашинистов составляет 950—1500 рублей. Кроме того, машинная бригада получает ежемесячно премии за перевыполнение цикличности по 10—12 тысяч рублей. Не так давно машинист врубовой машины **Никитенко** заработал 3449 рублей за месяц.

На участке растут новые кадры квалифицированных забойщиков. В этом месяце переведены из откатчиков в забойщики тт. **Кочубут, Горбач**. Они сейчас выполняют нормы забойщиков на 130—180 процентов.

К. Вавилов—начальник 3 участка шахты имени Ворошилова

ЗА РУБЕЖОМ

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

В Северной Франции продолжаются ожесточенные бои за побережье. Германские войска выйдя со своими передовыми моторизованными отрядами на линию Сен-Кантан — Амьен — Абвилль, продолжали продвигаться к побережью Ла-Манша. Ближайшей целью дальнейших действий германской армии очевидно является завершение окружения группы союзных войск и прочное овладение северным побережьем Франции. Основные бои происходили в районе Арраса, Валансьена. Аррас, повидимому, несколько раз переходил из рук в руки и положение его до настоящего времени неясно. Дальнейшее наступление немцев в направлении Сен-Поль и Монрель встречает упорное сопротивление союзников. Часть союзников оказывает упорное сопротивление в районах Арраса, Валансьена и реки Шельды. 21 мая отдельные группы союзных войск пытались вырваться из окружения через Аррас далее на юг. Германским войскам на их пути к портам Ла-Манша придется встретиться с упорным сопротивлением частей союзников. Ожесточенные бои в Северной Франции, повидимому, в ближайшее время будут продолжаться.

В происходящих боях попрежнему обе стороны широко используют бронетанковые силы и авиацию. Заслуживает внимания применение немцами в районе Аррас пикирующих бомбардировщиков против английских бронетанковых частей. Бельгийские укрепления Льеж, Намюр, Нефшато, отдельные форты которых до сих пор еще оказывали сопротивление немецким войскам, в настоящее время окончательно перешли в руки немцев. Германская авиация бомбардировала портовые города Остенде, Дюнкерк, Кале, Булонь, в которых, по немецким данным, уничтожены боевые корабли и торговые пароходы союзников. Германские самолеты подвергли бомбардировке вокзалы Компьен и Крэй. (ТАСС).

БЕРЛИН, 22 мая. (ТАСС). В сводке ставки верховного главнокомандующего вооруженными силами Германии говорится, что продвижение германских войск к побережью Ла-Манша распространилось вчера на северо-запад, в направлении на Сен-Поль и Монрель. Германская авиация вновь успешно бомбардировала портовые сооружения в Остенде, Дюнкерке, Кале, Булони, Дьеппе.

Враг продолжает оказывать упорное сопротивление в районе Шельды. В районе Валансьена продолжается наступление на сконцентрированные здесь французские силы, сопровождающиеся ожесточенными боями. Попытки неприятеля прорваться на юг в районе Артуа через Аррас и западнее его отбиты. В сражениях за Зееланд, закончившихся 19 мая, германскими войсками захвачено в плен 1.600 французов и 13 тысяч голландцев. Группа укреплений в крепости Льеж, построенная за последнее время, взята германскими войсками.

Захвачено в плен 12 офицеров и 500 солдат. 21 мая германская авиация бомбардировала аэродромы и сооружения против-

ника. Вокзалы Компьен и Крэй охвачены огнем. В бельгийско-французских портах и в их районах уничтожены крейсер, 11 торговых пароходов—транспортных. Несколько кораблей получили повреждения. Потоплен неприятельский вспомогательный крейсер. Вчера противник, потерял 120 самолетов. 10 германских самолетов не вернулись на свои базы.

В ночь на 22 мая неприятельские самолеты снова беспорядочно бомбардировали районы в Западной Германии. Военные объекты не пострадали. Сбито 2 неприятельских самолета.

ЛОНДОН, 22 мая. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает, что английская армия удерживает свои позиции на западном фронте.

Морское министерство опровергает утверждение германского коммюнике о потоплении в проливе Па-де-Кале 6 английских транспортных судов и танкеров общим водоизмещением в 43 тысячи тонн.

По сообщению агентства Рейтер, в германском наступлении к северу от реки Сомма основную роль играли парашютисты, имевшие с собой зажигательные и взрывчатые вещества.

В районе Камбрэ вспыхнули пожары. Железнодорожные станции Арраса и Амьена также горели.

В коммюнике министерства авиации говорится, что 20 мая английские бомбардировщики провели успешные налеты на бронетанковые колонны противника в районе Арраса, Камбрэ и Валома. Ночью много английских самолетов атаковало сосредоточение войск противника в районе Камбрэ — Ле-Като — Сен-Кантан, а также в лесах к северу от реки Эн. На базы не вернулись 5 самолетов.

21 мая английские бомбардировщики и истребители участвовали в многочисленных воздушных боях над фронтами Бельгии и Северной Франции.

ЛОНДОН, 22 мая. (ТАСС). Агентство Рейтер передает, что в Париже официально объявлено, что французские войска отбили у немцев город Аррас.

ЛОНДОН, 22 мая. (ТАСС). Агентство Рейтер передает, что сегодня днем французский премьер Рейно выступил по радио. Он сказал о встрече с Вейганом, возвратившимся с фронта. Вейган заявил ему: «Я полон уверенности в исходе борьбы при условии, если каждый будет исполнять свой долг с непреклонной решительностью».

Рейно подчеркнул, что гражданское население «не должно питать страха перед рейдами германских механизированных колонн, которые походят на кавалерийские набеги прошлых лет». Рейно добавил: «Все должны оставаться на своих постах и продолжать свою работу. Любое ослабление в темпах при объеме выпускаемой продукции приведет к ослаблению национальных усилий и нанесет ущерб стране».

«Повторяю,—заявил Рейно,—если мы продержимся 1 месяц, а мы должны продержаться, то мы пройдем три четверти пути к победе».

Ств. редактор В. СОРОКИН.