

ОРГАН
УЗЛОВОГО
ПАРТКОМА
СТАНЦИИ
УСЯТЫ

ЗА СТАХАНОВСКИЕ ТЕМПЫ

1940 год
23
ОКТАБРЯ
№ 49 (119)
станция Усыты
Томской ж. д.

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР о порядке обязательного перевода инженеров, техников, мастеров, служащих и квалифицированных рабочих с одних предприятий и учреждений в другие

Задача обеспечения квалифицированными кадрами новых заводов, фабрик, шахт, рудников, строек, транспорта, а также предприятий, переходящих на производство новых видов продукции, — требует правильного распределения инженеров, техников, мастеров, служащих, квалифицированных рабочих между отдельными предприятиями и перевода работников промышленности с одних предприятий, располагающих квалифицированными кадрами, на другие предприятия, испытывающие в них недостаток.

Существующее положение, при котором Наркоматы не имеют права направлять инженеров, служащих и квалифицированных рабочих в обязательном порядке с одного предприятия на другое, — является помехой для развития народного хозяйства.

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Предоставить Народным Комиссарам Союза ССР право переводить в обязательном порядке инженеров, конструкторов, техников, мастеров, чертежников, бухгалтеров, экономистов, счетоводов и плановых работников, а также квалифицированных рабочих, начиная с 6 разряда и выше, с одних предприятий или учреждений в другие, независимо от территориального расположения предприятий и учреждений.

2. Перевод, в порядке настоящего Указа, инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на работу в другие местности не должен вести к какому-либо материальному ущербу переводимого работника, в связи с чем установить, что Наркомат обязан выплачивать переводимому работнику:

- а) стоимость проезда к новому месту работы самого работника и членов его семьи; б) стоимость провоза имущества; в) суточные за время нахождения в пути; г) заработную плату во время

нахождения в пути дополнительно еще за шесть дней; д) единовременное пособие на устройство на новом месте — в размере от 3-х до 4-х месячной заработной платы (в зависимости от района) по старому месту работы на переводимого работника и в размере одной четвертой месячной зарплаты переводимого работника на каждого члена семьи, отъезжающего на место его работы.

3. Установить, что за инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, переводимыми с одного предприятия на другое в пределах той же местности сохраняется непрерывность трудового стажа на предприятии, а переводимым в другие местности — дополнительно прибавляется 1 год трудового стажа.

4. Установить, что директора предприятий и начальники учреждений обязаны давать разрешение на уход с предприятия или из учреждения женам инженеров, служащих и квалифицированных рабочих, переводимых в другую местность, согласно настоящего Указа.

5. Лица, виновные в невыполнении приказа Народного Комиссара об обязательном переводе на другое предприятие или в учреждение, считаются самовольно ушедшими с предприятий или учреждений и предаются суду по статье 5 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений».

6. Отменить с 20 октября 1940 года трудовые договоры, заключенные на срок Наркоматами и предприятиями с инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, перечисленными в статье 1 настоящего Указа и разрешить Народным Комиссарам Союза ССР оставить указанных инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на тех предприятиях, где они работают по договору.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР А. Горкин.

Москва, Кремль. 19 октября 1940 года.

Сообщение ТАСС

Датская газета «Политикен» распространяет сообщение своего корреспондента из Берлина, в котором говорится, что «советское правительство в должное время было информировано о том, что германские войска будут посланы в Румынию, что Кремль был

информирован о целях и размерах войск, которые были посланы в Румынию».

ТАСС уполномочен заявить, что это сообщение «Политикен» не соответствует действительности.

Предоктябрьское социалистическое соревнование

Примерный коллектив

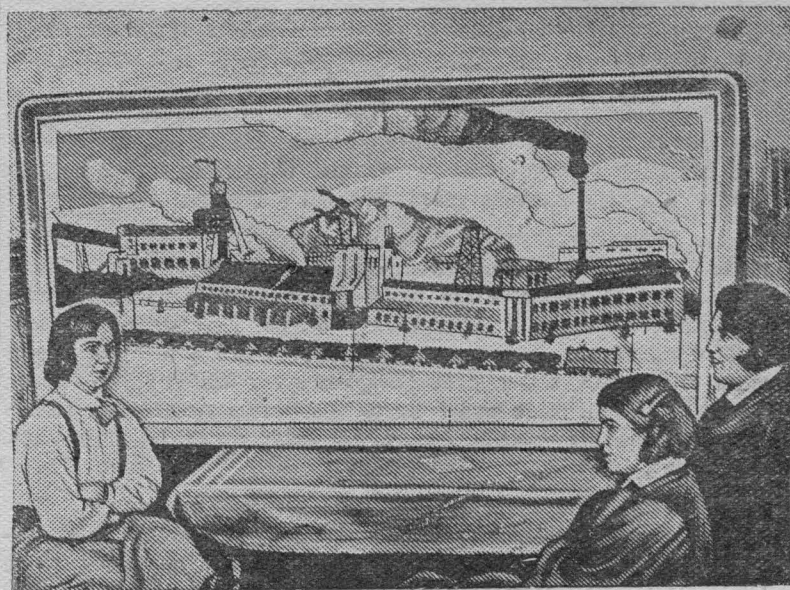
Коллектив вокзала ст. Усыты работает хорошо: он держит переходящее красное знамя дороги. Взятые обязательства — культурно обслуживать пассажиров, перевыполнить промплан, содержать в культурном виде здание вокзала — выполнены хорошо. Особенно отличаются в работе старший кассир, комсомолец Арыков, дежурный по вокзалу Демидов, работник справочного бюро комсомолец Дурнобрагова и другие.

В коллективе хорошо проводится политико-массовая работа. На каждой планерке товарищи Семенов, Кушеев, Демидов читают газеты, ведут беседы, направленные на поднятие производительности труда.

Неплохо идет работа и по технической учебе, ее возглавляет начальник вокзала тов. Назаров, который ясно объясняет Правила технической эксплуатации и сигнализацию.

Коллектив вокзала заверяет хозяйственные, партийные и профсоюзные организации, что XXIII годовщину Великой Октябрьской революции они встретят отличными показателями и выйдут на демонстрацию с переходящим красным дорожным знаменем в руках.

П. Кушеев — профорг вокзала.



В подарок XXIII годовщине Октября домохозяйки ст. Усыты вышили ковер для клуба железнодорожников. (Фото Буракова).

Станция Усыты вручен „Паспорт готовности к зиме“

21 октября на слете стахановцев угольщиков и железнодорожников начальник службы движения Томской железной дороги вручил коллективу станции Усыты „Паспорт готовности к зиме“.

Получая „Паспорт готовности к зиме“, начальник станции тов. Моцейчук сказал, что коллектив движенинцев взял на себя обязательство:

Сократить простой вагонов под грузовыми операциями на 30 минут ниже нормы.

К 15 ноября ликвидировать отвалы угля. Организовать сплошное продвижение стахановских маршрутов.

Не иметь ни одного нарушения Правил технической эксплуатации.

Мастер Соломатин

Андрей Иванович за полтора часа до начала рабочего дня пришел в цех. Сегодня предстоит большая и ответственная работа. В памяти стоит вчерашний разговор в кабинете начальника вагоноремонтного пункта.

— Товарищ Соломатин, как Вы думаете, сможет ли наш автогенщик тов. Бочаров побить рекорд кузнечного газосварщика, который за смену заплывил 25 автоголовок, — спросил т. Лаврик. Соломатин подумал и решительно ответил.

— Сможет. Он замечательно работает, только ему надо помочь организовать работу.

— Так мы, тов. Соломатин, должны это сделать, — сказал начальник тов. Лаврик.

Газосварщик Бочаров взял обязательство дать за смену 26 головок автосцепов.

В это утро мастер Соломатин вместе с газосварщиком Бочаровым тщательно проверили всю подготовку.

— Как, тов. Бочаров, выполнил взятое обязательство?

— По моим подсчетам, тов. Соломатин, выполним.

— А все ли учли мы с тобой? Может быть, еще что надо.

— Все. Теперь можно с уверенностью приступить к работе. На двух горнах пылали большие костры, на них грелись автоголовки. Рабочий день начался.

Соломатин, не ослабляя руководства работы всего механиче-

ского цеха, часто заходил в кузнечный цех, проверял работу, помогал советом, давал распоряжения и делал все, чтобы никакие помехи не могли отразиться на работе. Он вместе с рабочими радовался каждой вновь заваренной автоголовке.

К концу смены Бочаров заварил 26 автоголовок. Неслыханное дело в вагонном участке.

— Молодец, тов. Бочаров, побил рекорд, — приветствовал газосварщика мастер Соломатин.

— В этом достижении участвовали и Вы, Андрей Иванович, — ответил Бочаров.

— Вы же работали, а не я. — Ну, ну, не скромничайте, Андрей Иванович, кто же организовал всю работу? *

Знатный стахановец кузнец тов. Иванов обратился к Соломатину, держа в руках выкованные шайбу и заклепку.

— Андрей Иванович, как Вы думаете, хорошее это качество?

Соломатин взял шайбу и заклепку и долго их рассматривал. — Нет, товарищ Иванов, но лучшего кузнеца не могут сделать.

— А я думаю, тов. Соломатин, нельзя ли нам сделать штамп и изготовлять заклепки и шайбы на нем, это будет дешевле и качество лучше.

— Хорошо, тов. Иванов, давайте, что от меня зависит я помогу. Через несколько времени смонтированный штамп тов. Ивано-

вым стал работать, он давал шайбы, заклепки высокого качества и во много раз перекрывал ручную работу, экономя большие государственные средства.

Товарищ Соломатин — почетный человек в 8 вагонном участке, его механический цех систематически перевыполняет производственный план, давая производительность труда 300—350 процентов.

Большую организационную работу проводит Соломатин среди рабочих, мобилизуя их на перевыполнение производственных планов. Если у кого из рабочих что-либо не ладится, мастер переживает вместе с ним, организует помощь и помогает быстро устранить недостатки.

Когда-то он пришел в вагонный участок чернорабочим. Благодаря старательности и любви к производству, стал быстро расти и теперь работает мастером.

Рабочие любят своего мастера за его энергичность, справедливость в решении всяких вопросов, а главное за ту преданность производству, которую мастер старается передать и другим.

Механический цех в октябрьским торжествам будет готов к зиме. Это будет лучшим подарком Великой Октябрьской социалистической революции.

М. Платов.

Совместным горняков и железнодорожников организуем сплошные стахановские маршруты

Письмо участников слета стахановцев железнодорожников и угольщиков ко всем трудящимся города Прокопьевска

Дорогие товарищи!

Приближается XXIII годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Эта замечательная годовщина по славной традиции советского народа встречается большим трудовым подъемом, новыми производственными подарками, досрочным выполнением планов.

Советский народ под руководством партии большевиков и великого вождя народов товарища Сталина одерживает все новые и новые победы в строительстве социализма. С каждым днем и месяцем крепче и могущественнее становится наша Родина.

Мы встречаем великую годовщину пролетарской революции в то время, когда капиталистический мир объят пламенем второй империалистической войны, когда более половины всего населения земного шара ввергнуто в эту кровавую бойню. Трудящиеся зарубежных стран терпят неслыханные муки и лишения в то время, когда наша страна — Союз Советских Социалистических Республик — живет в мирной обстановке и имеет неограниченные возможности к новому расцвету производственных сил, к массовому проявлению трудового энтузиазма.

Многотысячный коллектив горняков трестов Сталинуголь, Прокопьевскуголь и железнодорожники узла Усыты имеют в своих рядах знатных людей — передовых стахановцев. Бригадир шахты имени Сталина тов. **Радайкин** выполнил месячный план угледобычи на 160 процентов, бригадир-комсомолец шахты имени Ворошилова т. **Кругляк** — на 170 процентов, участок шахты имени Ворошилова (начальник тов. **Вавилов**) дал 170 процентов плана угледобычи — к 12 октября закончил годовой план. Начальники участков тов. **Смоляков** — шахта им. Сталина, **Суханов** — шахта «Черная гора», **Нагаев** в октябре кончают выполнение годового плана угледобычи. Десятки передовых людей шахт г. Прокопьевска большевистскими делами встречают великую годовщину Октябрьской революции и большевистски борются за реализацию Указов Президиума Верховного Совета СССР.

Подлинные образцы стахановской работы показывают железнодорожники узла Усыты. Шабаловский — маневровый диспетчер ст. Усыты, Петренко — составитель, Лобов — машинист, Семенов — осмотровщик-автоматчик, Иванов — кузнец вагонного участка, Глушецова — смазчица и много другие воодушевлены единым желанием полностью реализовать Указы Президиума Верховного Совета СССР в оставшееся время — в предоктябрьские дни — еще шире развернуть социалистическое соревнование между горняками г. Прокопьевска и железнодорожниками узла Усыты.

Слет стахановцев, шахтеров и железнодорожников берет на себя обязательства:

Выполнить план угледобычи по Сталинтресту и Прокопьевсктресту к 25 декабря 1940 года.

Снизить себестоимость тонны угля за год на два процента к плану.

К концу года поднять производительность труда трудящихся на 8 процентов.

Путем максимального использования врубовых машин и отбойных молотков и повышения их производительности довести к концу года удельный вес машинной добычи до 60 процентов к общему.

Снизить зольность добываемого угля, идущего на коксование, до 8,2 процента и энергетического до 9,3 процента.

К концу 1941 года полностью освоить проектную мощность всех действующих шахт в 1940 году в г. Прокопьевске.

По железнодорожному транспорту. Выполнить план погрузки в октябре, ноябре и декабре на 120 процентов.

Сократить среднесуточный простой вагонов под грузовыми операциями, а также под осмотром и ремонтом на 20 проц. от нормы. Отправлять все поезда только по наркомовскому графику, выдавая гарантийные путевки.

Полностью ликвидировать браки в работе.

К 5 декабря — Дню Конституции — закончить план выпуска вагонов из среднего ремонта.

Снизить остаток неотремонтированных вагонов на 25 процентов от нормы.

Сократить норму простоя паровозов на промывке на 2 часа, на подъемке на 36 часов.

Всем хозяйственным единицам узла ко дню XXIII годовщины полностью подготовиться к зиме и получить «Паспорта готовности».

Слет призывает всех горняков и железнодорожников к честной, самоотверженной и слаженной работе. Совместными усилиями железнодорожников и угольщиков организуем сплошные стахановские маршруты с тем, чтобы в соревновании с горняками Донбасса мы могли показать высокие образцы работы и заслуженно завоевать первенство.

Да здравствует наш советский народ!

Да здравствуют передовые люди нашей страны — славные стахановцы!

Да здравствует наша коммунистическая партия большевиков и любимый вождь, родной товарищ Сталин!

Принято на слете стахановцев железнодорожников и угольщиков.

21 октября в клубе имени Кирова состоялся слет стахановцев железнодорожников и угольщиков.

После доклада об итогах социалистического соревнования железнодорожников с угольщиками развернулись прения. Ниже мы даем выступления стахановцев.

Дадим стране больше угля

(Комоса — пред. шахтового комитета шахты 3—3 бис)

С железнодорожниками узла Усыты договор социалистического соревнования мы заключили еще в апреле 1940 года. Но его выполнение мы не проверяем.

Работа железнодорожников и угольщиков неразрывно связана между собой. Угольщики уголь доставляют, а железнодорожники его доставляют нашей социалистической промышленности. От нашей с вами работы, товарищи железнодорожники, зависит работа Магнитогорского и Кузнецкого заводов.

А как мы с вами работаем? Сейчас в отвалах шахты 3—3 бис лежит много угля. Виновниками в накоплении отвалов являются

железнодорожники. Вагоны под погрузку подаются несвоевременно, пачками, что приводит к скоплению угля в отвалах и большому простоя вагонов.

У нас на шахте соревнованием охвачены все рабочие. Перед началом работы заключаем индивидуальные договоры соревнования и проверяем их ежедневно после окончания работы. Бригадные договоры социалистического соревнования мы проверяем раз в декаду, а договора соревнования участка с участком проверяем раз в месяц.

В результате широко развернутого социалистического соревнова-

ния мы ежедневно перевыполняем план добычи угля. Так, 20 октября шахта 3—3 бис дала сверх плана 1000 тонн угля, но этот уголь пошел не для промышленности, а в отвалы. Железнодорожники несвоевременно предоставляют вагоны для его отгрузки.

Угольщики шахты 3—3 бис по-стахановски добывают уголь и требуют от железнодорожников по-кривоносовски доставлять его заводам нашей социалистической промышленности.

Дружной стахановской работой угольщики и железнодорожники увеличим темпы и XXIII годовщину встретим перевыполнением плана добычи и погрузки угля.

Ускорим оборот вагонов

(Покровский — зам. начальника ст. Усыты по грузовой работе)

Перед угольщиками и железнодорожниками партия и правительство поставили задачу — обеспечить промышленность углем.

Как же мы справляемся с этой задачей? За 20 дней октября мы недодали стране 20 тысяч тонн угля. Недогруз получается главным образом из-за отсутствия борьбы за местные ресурсы. Приведу несколько примеров: в транспортном цехе Сталинского угольного треста два пульмановских вагона под выгрузкой простояли 20 часов, на шахте имени Ворошилова Прокопьевского треста 11 вагонов под выгрузкой

простояли 9 часов, на шахте имени Кагановича 9 вагонов под выгрузкой простояли 10 часов.

При правильной организации работ по выгрузке эти вагоны могли разгрузить и погрузить углем.

Порожних вагонов мы получаем также в достаточном количестве, но своевременно их не освобождаем, и они переходят на следующие сутки. Погрузку угля мы производим из бункеров, а из отвалов не берем и когда спрашиваем: почему не грузите, угольщики отвечают, что в бункерах нет угля, а из отвалов

брать не хотят. Это неправильно. В отвалах по шахтам Сталинского и Прокопьевского трестов скопилось большое количество угля и их нужно отгружать, а не выжидать накопления в бункерах.

В накоплении угля в отвалах повинны железнодорожники, мы несвоевременно подаем вагоны, а зачастую пачками.

В соревновании с нами угольщики вышли в передовые. И мы, железнодорожники, обязаны добываемый по-стахановски уголь кривоносовскими скоростями доставлять нашей социалистической промышленности.

Сократим простой вагонов

(Федосеев — начальник службы движения железнодорожного цеха Сталинского треста)

Большевистской борьбой за ускорение оборота вагонов у нас не чувствуется. Одиночные вагоны по вине отдельных работников непроизводительно простаивают по несколько часов.

17 октября мы получили под выгрузку 40 вагонов лесу. Разбили их по группам и расставили по шахтам, где они простояли по 8—12 часов. Заведующие шахтами, в особенности тт. Лендинау и Краснослободцев, состоянием вагонов не интересуются, их не беспокоит простой, и борь-

ба за быстрейший оборот вагонов они не ведут.

Большой простой вагонов по шахте «Черная гора» объясняется тем, что в вагоны грузится недоброкачественный уголь, инспекция по качеству его бракует, уголь из вагонов начинают разгружать и в результате вагоны стоят по 10—12 часов. Заведующий шахтой тов. Лендинау не борется за отгрузку доброкачественных углей.

На шахте им. Молотова в отвалах лежит достаточное количество коксующих углей, годных к

отгрузке, но их отгружают плохо. В ночное время погрузка на шахте им. Молотова не производится. Причина в том, что нет в достаточном количестве света. Заведующий шахтой тов. Краснослободцев не обеспечил погрузочные места светом, и вагоны в ночное время простаивают.

Коллектив железнодорожного цеха Сталинского треста взял обязательство: сократить простой вагонов ниже нормы на 30 минут. Это обязательство мы выполняем.

Поставленные задачи выполним

(Тетенев — пред. шахтового комитета шахты им. Сталина)

Угля в отвалах на нашей шахте много. Угольщики с честью выполняют взятые в соревновании с железнодорожниками обязательства. Некоторые участки нашей шахты подходят к выполнению годового плана угледобычи. 9 участков к 28 октября заканчивает годовой план. 13 участков план выполняет на 102 проц. Отдельные забойщики, как т. Гуро, за сентябрь план добычи угля выполнили на 198 проц. В целом по шахте им. Сталина план перевыполняется, 20 октября по шахте выдано на-гора угля больше плана на 30 проц.

Железнодорожники за последнее время резко отстают, они не выполняют взятых в соревновании обязательств. По вине товарищи железнодорожники, растут отвалы угля, вы несвоевременно подаете вагоны, медленно продвигаете уголь к местам назначения.

В первые дни заключения договоров социалистического соревнования шло хорошо. Железнодорожники часто приходили к нам, проверяли выполнение обязательств, часто ходили и мы к железнодорожникам проверять договора, но

за последнее время ни мы к железнодорожникам, ни к нам железнодорожники не ходят.

Профсоюзная организация плохо поддержала это замечательное начинание, она не возглавила систематической проверки договоров соревнования.

Перед угольщиками и железнодорожниками партия и правительство поставили большие задачи. В крепком содружестве, широким разрыванием социалистического соревнования эти обязательства мы выполним.

Укрепим слаженность

(Гиенко — начальник движения Прокопьевского треста)

В нашей работе есть еще целый ряд недостатков, которые мешают, а подчас и тормозят своевременное выполнение плана.

За последнее время на фронте погрузки стали подавать порожняк во вторую половину суток. Это затрудняет погрузку угля, и бывают случаи, что к концу суток остаются непогруженные вагоны.

Недостаточно станция Усыты и железнодорожные цехи Прокопьевского и Сталинского трестов борются за оборот вагонов. На места погрузки подаются составы так, что их приходится расформировывать на месте, это увеличивает простой вагонов. Бывают случаи, когда предупреждают,

что дадут столько-то вагонов. Когда организуешь рабочую силу, чтобы обеспечить быстрейшую погрузку, подают состав с меньшим количеством вагонов.

Неблагополучно и с качеством добываемого угля, который загружается в вагоны и после того, как его забракует, вагоны разгружаются. Это происходит на шахтах «Маганак», им. Кагановича и им. Ворошилова.

В дальнейшем в нашей работе надо закрепить слаженность и всемерно ее развивать, не допускать сутяжничества между копами, железнодорожными цехами и ст. Усыты. Только таким путем мы сможем сократить простой вагонов, увеличить угледобычу и погрузку угля.

Бороться за качество угля

(Бульдина — инспектор по качеству угля)

Здесь, на слете стыхановцев горняков и железнодорожников, мы обсуждаем итоги социалистического соревнования между транспортниками и угольщиками, обмениваемся опытом работы, вскрываем недостатки.

Я хочу остановиться на одном существенном недостатке нашей работы, — это на качестве угля. В погоне за перевыполнением плана некоторые работники забывают о

качестве и загружают вагоны недоброкачественным углем.

Наряду с увеличением добычи угля и его погрузкой надо не забывать и о качестве.

Я считаю, что в дальнейшем надо усилить контроль, не выпускать ни одного вагона с недоброкачественным углем. Выполняя это, мы на деле по-большевистски реализуем Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года.

Машинист-отличник

Старший машинист паровоза № 409 тов. Снашков сейчас является кандидатом на получение «Паспорта готовности к зиме». Он это заслужил своей отличной работой.

Тов. Снашков каждый месяц экономит топливо, работает без браков и аварий, сдал испытания по Правилам технической эксплуатации на «отлично», из месяца в месяц систематически перевыпол-

няет производственные задания. Его паровоз работает от промывки до промывки, не заходя в депо.

Пример работы т. Снашкова является образцом того, как нужно относиться к выполнению Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года.

М. Куриленко — машинист паровозного депо ст. Усыты.

Опыт скоростной обработки поездов

К партийно-технической конференции

В первый год социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки на Сталинской железной дороге по инициативе дежурных по станции Чаплино тт. Фисунова и Недавнего были применены методы скоростной обработки и продвижения поездов.

Сущность скоростной обработки и продвижения поезда — в совмещении ряда технических и коммерческих операций, в высокой скорости следования поезда, в сокращении его остановок на промежуточных станциях для набора воды, чистки тонки и т. п. Еще поезд за сотни километров, а на станции назначения уже знают о характере его обработки. Клиентура заблаговременно готовится к приему или к отправлению грузов.

Вот один из примеров. Поезд № 823 с флюсами для доменных печей завода им. Петровского следовал со ст. Чаплино до ст. Горяинова (126 км.) безостановочно. На ст. Горяинова поезд был немедленно подан на завод, выгружен и возвращен на станцию. Все операции были произведены за 4 часа 40 минут вместо 14 часов по норме. Таких показателей коллектив ст. Горяинова достиг одновременным проведением ряда технических операций (перестановка состава, технический осмотр, оформление документов и т. д.).

Скоростные методы обработки поездов уже стали системой работы крупнейших станций Сталинской железной дороги — Павлограда, Керчи, Верховцево, Нижне-Днепровск узел, Долгинцево, Пологи, Запорожья и др. Инициатор скоростных методов — коллектив станции Чаплино за 1939 год и 8 месяцев 1940 года переработал ускоренными методами 4.800 по-

ездов, сократив простои на 100.000 вагоно-часов.

Скоростные методы широко применяются на железнодорожных станциях, расположенных вблизи шахт Криворожского железнодорожного бассейна.

Недавно на ст. Калачевская прибыл порожняк. Это было в 14 час. 45 мин. Через 5 минут начали технический осмотр вагонов, и уже в 15 час. первые 9 вагонов были доставлены под бункера шахты им. Серго Орджоникидзе. Вагоны под бункера подавали последовательно, и к 18 часам был сформирован тяжеловесный рудный маршрут.

Дежурные по ст. Калачевская оперативно сообщают диспетчерам рудников о времени подачи вагонов под погрузку руды и их количестве, согласовывают план совместной работы по формированию поездов скоростными методами, сочетая формирование на станции с погрузкой вагонов на рудниках. Если раньше с момента прибытия вагонов под погрузку простои доходили до 10—12 часов, то сейчас они не превышают 4—5 часов.

Велика роль составителя в скоростной обработке поездов. Один из лучших составителей ст. Калачевская — тов. Рябоштан перед дежурством знакомится с планом поступления поездов, осведомляется о характере грузов и после этого составляет оперативный план работы.

По прибытии поезда тов. Рябоштан немедленно начинает маневровые работы с хвостовой части поезда. Осмотрщики вагонов, слесари, автоматчики, смазчики производят в это время технико-профилактический осмотр вагонов, чтобы к моменту окончания погрузки они были в полной технической исправности.

Через 18—20 минут после прибытия поезда (вместо 35 минут по норме) осмотренный вагон направляется к руднику. Составитель знает, какой вагон, на какую шахту отправлен. Через 30—40 минут вагоны (по 5—10 штук) начинают поступать на станцию. Составитель распределяет их по специально предназначенным путям. Некоторые составители не формируют поезда, пока на станции не накопится достаточного количества вагонов для отправки в одном направлении.

В бригаде составителя тов. Рябоштана дело поставлено иначе: имеется 10—15 вагонов одного направления — их собирают на один путь, сцепляют, а затем в процессе дежурства пополняют. Таким образом, формируется одновременно несколько поездов, ликвидируются излишние простои вагонов.

Одновременно с работой составителя на станции производятся и другие операции — оформляются документы, подсчитывается вес поезда, готовится «анализ» поезда, т. е. список вагонов в последовательном порядке, с указанием номеров рудничной лаборатории, определяющей классификацию руд.

В зимних условиях работы транспорта метод скоростной обработки поездов имеет исключительное значение. Требуется особая четкость в работе. Все работники, участвующие в формировании поездов, должны подробно знать план маневровой работы. Маневры следуют производиться с небольшими группами вагонов, не допуская заставания смазки в буксах.

Инженер М. ПЫЖЕВИЧ.
Начальник сектора организации движения поездов Сталинской ж. д.

(«Железнодорожник Кузбасса»).

Социалистической промышленности — трудовые резервы

ПЕРЕД ПЕРВЫМ ПРИЗЫВОМ В НОВЫЕ ШКОЛЫ И УЧИЛИЩА

Скоро начнется первый призыв (мобилизация) и открытый (добровольный) набор в ремесленные и железнодорожные училища и в школы фабрично-заводского обучения. 1 декабря в этих учебных заведениях начнется учебный год.

Городской и колхозной молодежи, которая будет обучаться в новых училищах и школах, государство предоставляет возможность получить квалификацию слесаря, токаря, помощника машиниста и т. д., приобрести все необходимые знания для того, чтобы стать знающими и опытными рабочими.

Вспомним, как трудно было молодому рабочему получить квалификацию прежде, в царской России.

Чтобы попасть на завод или фабрику в ученики, нужно было унижаться перед хозяином, давать взятки мастерам. Никакого жалования ученики не получали, зато щедро награждались подзатыльниками, терпели всяческие издевательства и ругань. Чтобы задобрить мастера, угождать ему,

ученик подчас вынужден был покупать ему водку, делать подарки к праздникам. Проходили долгие годы, пока молодой паренек начинал получать нужные ему знания.

Совершенно иное дело у нас, в СССР. Советское правительство, признав необходимым ежегодно подготавливать для передачи в промышленность государственные трудовые резервы, сделало все для того, чтобы подростки и юноши могли успешно овладеть знаниями.

Все расходы, связанные с обучением в ремесленных и железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения, государство берет на себя. Верховный Совет СССР установил, что обучение в ремесленных и железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения производится **бесплатно**. Во время обучения учащиеся будут находиться на иждивении государства.

Учащимся не нужно ничего тратить на переезд к месту уче-

бы. Государство позаботилось и об этом. Каждый призванный получит билет на право **бесплатного проезда по железной дороге**. Кроме того подростки, призванные из колхозов, получают за счет колхозов верхнюю одежду, обувь, две смены белья и продукты питания на дорогу. Колхоз обязан также предоставить призванным средства передвижения до железной дороги.

В новых учебных заведениях создаются все необходимые условия для плодотворной учебы. Учащиеся школ фабрично-заводского обучения, где занятия будут продолжаться 6 месяцев, получают **за счет государства бесплатное питание, белье и спецодежду**. Кроме того учащимся, приехавшим из других городов или из сельских местностей, будет предоставлено общежитие.

Учащиеся ремесленных и железнодорожных училищ, где обучение будет продолжаться 2 года, помимо того получают **бесплатно обувь и одежду** (учащиеся этих училищ будут носить специальную форму). **Учебники и учебные пособия** также будут им предоставлены за счет государства.

Задача ремесленных и желез-

нодорожных училищ — готовить рабочих сложных профессий (металлургов, химиков, горняков, помощников машинистов, котельщиков и т. д.). Поэтому учащиеся этих училищ получают не только производственные знания, но также общеобразовательные и специальные предметы, связанные с обучением данной профессии.

Училищам и школам разрешено выполнять элементарные производственные заказы государства. Третья часть доходов, получаемых от выполнения этих заказов, а также за работу, выполненную учащимися в процессе обучения на производстве, поступит в государственный бюджет, третья часть — остается в распоряжении директора (на расширение училища или школы, культурно-бытовое обслуживание) и третья часть будет выдаваться на руки учащимся, выполнявшим работы.

Президиум Верховного Совета СССР установил, что окончившие ремесленные и железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения обязаны четыре года подряд проработать на государственных предприятиях по указанию Главного управления трудовых резервов при Совнаркоме СССР. Таким образом, каждый

учащийся сможет подкрепить свои знания основательной практикой, накопить опыт, стать специалистом своего дела.

Лица, окончившие ремесленные, железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения, пользуются **отсрочками по призыву в Красную Армию и Военно-Морской Флот** на время до истечения срока, обязательного для работы в государственных предприятиях.

В каждом городе и районном центре создаются специальные комиссии, которые проведут призыв в ремесленные и железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения.

Создание новых школ и училищ открывает перед городской и колхозной молодежью замечательный путь. Советское государство помогает подросткам и юношам прийти на производство полноценными, грамотными рабочими. Прежде молодой рабочий должен был начинать на заводе с низкооплачиваемой, черновой работы. Теперь же молодежь, окончив специальные школы и училища, придет на завод со специальностью, со знаниями и будет получать заработную плату согласно разряду, определенному при окончании учебы.

Передача опыта работы в зимних условиях

МОИ СОВЕТЫ АВТОМАТЧИКАМ

Пять лет я обрабатываю автоматический тормоз, опыт в этом деле накопил большой.

Этим летом при активной помощи инструктора по автотормозам тов. Резникова я организовал стахановскую школу по обработке автоматического тормоза. Ее слушатели—Николай Цомян, Андрей Адаменко, Семен Трунов и другие имели недостаточную квалификацию. Сейчас все они стали слесарями-автоматчиками, после окончания стахановской школы выдержали испытания по 3—4 разряду. Они хорошо обрабатывают автотормоз, перевыполняют нормы.

Понятно, в стахановской школе они получили только первоначальное представление об устройстве и действии автоматического тормоза. Работают сейчас они в парке вместе со мной, и я вижу, что им еще не хватает производственной культуры. А ведь автоматический тормоз—сложный и точный механизм, в обращении с ним нужны порядок и культура.

Мы—накануне зимы. Вагонникам придется напряженно поработать для того, чтобы успешно справиться с перевозками.

В связи с этим я хочу осмотрщикам и слесарям-автоматчикам дать несколько советов.

О культуре рабочего места

У поездных автоматчиков рабочее место очень своеобразное. Это не станок, не верстак, где рабочий стоит и обрабатывает деталь. Наме рабочее место—станционный парк, а «деталь», которую мы обрабатываем,—поезд. Тут уж не приходится стоять. В иной состав заформируют вагонов 70—80 и каждый из них автоматчику надо проверить, проконтролировать тормозные приборы, устранить неисправности. Это предъявляет автоматчикам особое требование: материалы, мелкие запасные части, инструмент надо иметь всегда при себе. Но у нас еще есть такие беззаботные автоматчики, которые говорят: «Забываем мы полностью экипироваться». Такие автоматчики не только себя наказывают, но порой дезорганизуют обработку и отправление поездов на станции.

Обрабатывая поезд, автоматчик ушел в самый конец парка. У одного из последних вагонов понадобилось, скажем, сменить штурцер, кольцо или иную деталь автотормоза. Автоматчик хватается за свою «шармажку». Ищет, а в ней—ни штурцера, ни кольца нет. Выход один: бежать за запасными частями. И слесарь бежит в другой конец парка. А время идет, поезд стоит. Хорошо еще, если автоматчик быстро обернется и сумеет наверстать упущенное, а ведь другой и не побегит за деталями, а пойдет вперевалку, с невозмутимым видом: ничего, мол, не случилось особенного.

Это и есть бескультурье в обработке автотормоза. Поэтому я всегда требую и добиваюсь от слесарей своей бригады, чтобы у них полностью были инструмент и запасные части. Молотов, зубило, плоскогубцы, гаечные ключи, мыльный раствор, кисть,

муфты, контргайки, прокладки, кольца, штурцеры, пенька, сурик—все это должны иметь слесари-автоматчики, выходя в парк на работу. С этого и надо начинать борьбу за культуру в обработке автоматического тормоза.

Правильно использовать рабочую силу в бригаде

По этому вопросу многие осмотрщики-автоматчики читали лекции. В лекциях стахановцы правильно объясняют общий порядок расстановки рабочей силы при осмотре и ремонте автотормоза. Но техника идет вперед. Мне удалось перестроить порядок распределения рабочей силы в бригаде, и я считаю, что он лучше прежнего.

Обычно бригада при обработке поезда делится на две группы: одна идет от головной, а другая от хвостовой части состава. Осмотрщики идут первыми, проверяют магистраль, приборы и делают пометки о смене неисправных деталей или о ремонте. Этот ремонт выполняют слесари, идущие вслед за осмотрщиками.

Дело поставлено так, что, скажем, воздухораспределители обрабатывают несколько слесарей, переходя со стороны на сторону. Допустим, что в пути произошло заклинивание колес у вагона из-за неисправного распределителя: кто-то из автоматчиков пропустил этот прибор, не отремонтировал его хорошо. Но кто именно, узнать трудно.

Чтобы этой обезлички не было, я расставил слесарей следующим образом. Слесарь тов. Окишев идет вдоль всего поезда (с правой стороны в направлении на Белово) и обрабатывает все воздухораспределители, установленные на вагонах с этой стороны. Слесарь тов. Цомян делает то же самое, идя по левой стороне состава.

Допустим, что в пути произошел случай, о котором я говорил выше. Бракодела найти можно. Достаточно только подойти к вагону с «ползуном», посмотреть, с какой стороны прибор и станет ясно, кто непосредственный виновник брака.

То же самое и в отношении расстановки остальных слесарей. Автоматчик Андрей Адаменко специально обрабатывает рычажную передачу, Семен Трунов проверяет соединения, обрабатывает стопкраны, концевые краны и т. д.

За ликвидацию утечек воздуха

Утечки воздуха—большое зло. К каким тяжелым последствиям приводит отправление поездов с неплотной тормозной магистралью,

знают все автоматчики. В прошлую зиму мы напряженно боролись за ликвидацию утечек. Еще до наступления холодов автоматчики тт. Тупиков, Назаров и другие начали соревноваться за отправление поездов без утечки воздуха.

Предстоящей зимой движение автоматчиков надо развить с новой силой. Дело в том, что наши парки, пункты технического осмотра пополнились новыми людьми. Это—первозимки. Им надо оказать товарищескую помощь, подготовить к работе в зимних условиях, научить хорошо обрабатывать тормоз.

Утечки воздуха из тормозной магистрали особенно увеличиваются с наступлением холодов, но прежде чем устранить их, надо уметь найти.

Молодым автоматчикам небезполезно знать следующее.

После того, как произведена зарядка магистрали, смотрите: есть ли в местах соединений иней. Он свидетельствует об утечке воздуха. В летнее время пропуск воздуха в соединениях определяйте по черновинам.

Обращайте внимание на всю аппаратуру тормоза, особенно на привалочные фланцы, воздухораспределители, подводящие трубки. Пропустить утечку воздуха, не устранить ее—значит нарушать безопасность движения поездов.

Допустим, обнаружена утечка воздуха в привалочном фланце. Если она со стороны канала тормозного цилиндра и ее не устранить, то тормоз не отпустит, колеса пойдут «юзом», а это может привести к образованию ползуна. Чаще всего утечка в привалочных фланцах происходит из-за недоброкачественной прокладки и ослабших болтов. Чтобы устранить ее, подерпите болты. Но бывает, что и после этого утечка не прекращается. Тогда замените прокладку новой.

Обмыливая приборы, нашли вы утечку воздуха в трубке дополнительного резервуара. Как ее быстро устранить? Отвертывайте контргайку, берите крючок, очистите им резьбу от старой подмотки, ставьте новую подмотку на сурике. Подвернув контргайку, проверьте снова с помощью мыла, нет ли утечки. Но ее не будет, если вы хорошо выполните эту операцию.

Бывает, что воздухораспределитель системы Матросова при зарядке магистрали, как говорят, «дует в атмосферу». При помощи концевого крана перетормозите несколько раз. Если пропуск воздуха не прекратится,—значит воздухораспределитель надо ремонтировать, заменить его другим.

Обнаружена утечка в хомутке соединительного рукава, но натяжка получается слабой, и вы видите, что дальше подтягивать некуда. Не теряя времени, замените рукав другим.

Не забывайте крепить тормозную аппаратуру. Нерадивые автоматчики иногда «забывают» подкрепить запасной резервуар, цилиндры и магистраль. Во время хода поезда эта слабина усиливается, в результате происходит утечка воздуха.

Необходимо улучшить уход за рычажной передачей. Вследствие неправильной регулировки рычажных передач на дороге произошло много случаев заклинивания колесных пар, особенно на Беловском, Новокузнецком, Тайгинском участках.

Автоматчики должны крепко запомнить уроки прошлой зимы и хорошо организовать обработку рычажной передачи.

Помню, весной инские автоматчики обратились с предложением организовать соревнование за высококачественный ремонт рычажной передачи. Это соревнование, к сожалению, не получило на дороге широкого распространения.

О дружбе

Весной у нас произошло необычное производственное совещание. Собрались автоматчики, составители, сцепщики, паровозники. На этом совещании автоматчики потребовали от движущих и паровозников прекратить некультурное обращение с автотормозом.

Покажется странным: как это составитель или сцепщик могут помогать автоматчикам содержать тормоз в порядке? На самом деле, движущие и паровозники могут нам очень помочь.

Требуется, скажем, выбрать из состава несколько вагонов. Сцепщик раздвигает автосцепку, а рукава вет—машинист открывает пар, в результате рукав разрывается. В парках на автоконтрольных пунктах вы всегда увидите эти оборванные рукава в то время, как мы ощущаем недостаток в них.

Нередко при формировании соединительных рукава не укрепляются на подвесках, волочатся по земле, в них попадает сор, а потом этот сор оказывается в воздухораспределителях, и они выходят из строя.

Идет на станции расформирование состава. Не выпустив воздух из резервуаров, составитель и машинист катят вагоны в заторможенном состоянии. В результате на бандажах появляются выбоины.

Этому безобразию давно пора положить конец. На производственном совещании мы условились общими силами внедрять культуру в автотормозное хозяйство. На всех станциях следует укрепить производственную дружбу автоматчиков с движущими и паровозниками, научить их культурно ухаживать за автотормозом.

Мы имеем все условия, чтобы обеспечить безотказное действие автотормозов в любую погоду. Наши автоконтрольные пункты, пункты технического осмотра оборудованы по последнему слову техники. Нам дано все для внедрения настоящей индустриальной культуры.

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович учит нас побеждать трудности. Он говорит: надо не обороняться, а наступать на них!

Строго выполняя приказ наркома, мы добьемся успеха.

С. Семенов—осмотрщик-автоматчик Усятского вагонного участка.
(«Железнодорожник Кузбасса»).

Второй сибирский гигант металлургии

В решении Центрального Комитета партии и Совнаркома Союза ССР от 17 августа 1940 года указано, что для полного обеспечения металлом восточной части СССР и дальнейшего развития металлургии страны необходимо построить на базе кузнецких каменных углей, железных руд Горной Шории и абакано-минусинских месторождений второй металлургический завод. С 25 по 30 сентября в Сталинске работала правительственная комиссия по выбору площадки для нового сибирского гиганта металлургии. Возглавляет ее начальник технического отдела Наркомчермета тов. Н. И. Коробов.

Комиссия ознакомилась с тремя площадками: Мысковской, Атамановской и Антоновской. Исходя из принципа, что завод должен стоять ближе к сырью, по общему мнению членов комиссии, самой удобной является Антоновская площадка.

После утверждения выбранной площадки правительством на ней развернутся грандиозные работы. Здесь будет проходить трасса Южно-Сибирской магистрали, связывающая Сталинск с Абаканом. Начнется подготовка к строительству коксовых, доменных и других цехов. Завод будет строиться по типу Кузнецкого комбината. Он даст около двух миллионов тонн чугуна, более полутора миллионов тонн стали и около полутора миллионов тонн проката.

В 1945 году завод должен полностью вступить в эксплуатацию.

(«Большевистская сталь»).

По следам наших выступлений

„Грозное слово тов. Шленчак“

Факты, указанные в заметке «Грозное слово тов. Шленчак», опубликованной в № 47 газеты «За стахановские темпы», подтвердились. Инструктору стрелочного хозяйства тов. Шленчак сделано предупреждение.

Д. Моцейчук—нач. станции.

Суд над хулиганом

В прошлом номере газеты «За стахановские темпы» мы писали о хулиганских действиях старшего помощника начальника станции Белокобыленко А. Н.

14 октября над Белокобыленко состоялся суд. За хулиганские действия на производстве Белокобыленко приговорен к одному году тюремного заключения.

Ответ. редактор В. СОРОКИН