

ЗИМОЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Зима нынче в Сибирь пришла, на удивление старожлам, мягкая, теплая, без вьюг и метелей. Белый пушистый снег ровным слоем покрыл крыши домов, голые деревья, опустевшие поля.

Но нельзя доверять нашей сибирской зиме. Вдруг налетит ветер, жалебно загудит провала, и жестокие бураны, подхватывая тучи снега, заметут дороги и пути.

Для железнодорожников зима — суровый режиссер. Не успев вовремя отплатить паровоз, подготовить стрелочный пост, заправить вагоны зимней смазкой или установить снегозащитные плиты — значит, нарушится нормальный ритм в движении транспортного конвейера.

Зима на транспорте — страшная пора. По многотысячнейшей колесной магистрали Кузбасса, обогащенный опытом преодоления зимних трудностей, покоряет стихию, и никакие каверзы природы не в силах остановить нескончаемый поток маршрутов с кузбасским углем и металлом, лесом и хлебом.

...Восемнадцатую зиму у реверса паровоза встретил Михаил Федорович Сырмажко — один из старейших машинистов Топкинского депо. Спокойным, уверенным движением он переводит регуляторы на «большой вагон», и очередной угольный маршрут мчится вперед. В будку машиниста тепло, чисто. Тщательно протеренные брезентовые одеяла надежно защищают сложный механизм паровоза от зимней стужи. Все, что поддается замерзанию, тепло укутано хозяйскими руками паровозников.

Уже в наметившую зиму на счету механика первого класса Сырмажко десятки мистических проделок скоростных поездов. Но этого мало. Надо не только умело водить маршруты, но и по возможности экономить топливо, смазку, обтирочный материал. 7 тонн сэкономленного за ноябрь угля — неплохой результат.

Начало положено, — говорит старший машинист, — но впереди еще долгая зима, значит, будем трудиться не покладая рук, с утроенной энергией, чтобы товарищ Сталин сказал: Спасибо вам, железнодорожники.

Этим благодарным стремлением живет сейчас весь коллектив Топкинского паровозного депо, давший уже около 1,5 миллиона рублей сверхплановых накоплений.

День и ночь на путях станции Бойчу-

гипо спуют паровозы, грохочут тяжёлые составы. Дежурный по станции Петр Денисов только что от правки очередной угольный маршрут, готовясь к приему порожняка. На диле командира смены заметное беспокойство. Нередко он посматривает в окно, из которого видны почерневшие от угольной пыли вагоны.

Сегодня смена Денисова обязана пропустить сверх плана не менее 60 вагонов. Стола тихая погода, большие хлопья снега лежат, как бы ветошь, ложась на землю. Но к вечеру подул сильный ветер, тяжелые черные тучи заволокли небо, предвещая непогоду.

Метель зачинается, товарищ командир, — отпинаясь с усов наивысшие ледяные сосульки, сказал, входя к дежурному по станции, составитель Маркин.

Вот уж нехата, — досадовал Денисов, — надо еще раз напомнить людям, чтобы были готовы ко всяким случаям. 60 вагонов сверх плана должны быть погружены, — твердо сказал он.

Иначе никак нельзя, — подтвердил составитель: — дали слово — надо выполнять.

На столе дежурного по станции пулут управления. Командир смены нажимает одну, другую кнопку коммутатора, и в телефонной трубке уже слышны голоса:

— Первый пост слушает.

— Старший стрелочник второго поста у телефона.

— Саукает третий стрелочный пост. Денисов еще раз рассказывает людям план работы. — Буран не должен стать помехой, действовать энергично, смело, — наставлял командир.

Казалось, сама природа решила проверить стойкость и умение железнодорожников. Сильный ветер неистово гнал колючую снежную пыль, задевая глаза, сбивая людей с ног. Снег заметал стрелочные переводы, пути станции. В свободную минуту всеобщий, осматривая вагоны, стрелочники бегали за лопатами, метлами. Скоро на помощь прибыла путевая бригада. Снег убирался в кучи, а затем тут же грузился в специально сформированный поезд.

Работа не прерывалась ни на одну минуту. Попрелем строго по графику отправлялись поезда со станции, попрежнему болело сновали маневровые паровозы, а большегрузные вагоны в строгом соответствии с планом полавлялись под бункера шахт. Буран буйствовал всю ночь,

но люди не сдавались, а наступали и победили. 60 вагонов угля сверх плана были погружены.

...В ту тревожную ночь на далеком разезде 23-го километра ушел в очередной обход старый путеец Дмитрий Степанович Кобзев. 15 лет он честно и правдой служил Родине, 15 лет гордо охранял стальные пути Топкинской станции. Уходя в обход, Дмитрий Степанович наказал жене:

— Будет ночью буран крепчать — бери, Анастасия, лопаты и с сывальками ко мне на помощь. С сегодняшнего дня, значит, снова начнется действие нашей козбевской бригады.

И сама знала, Степанович, чай не первую с тобой зиму встречать да провожать, — ответила жена.

...Крутом голые поля да мелкий вустарник — раздолье буйному ветру. Обходчик идет неспеша, зондо выстукивает молотком рельсы, прислушивается. На стыках присаживается, шпатель каждый костьль, каждую гайку. Чуть где слабша — тяжелым ключом потянет гайку, поставит на место костьль.

Слух у Степановича острый. Сквозь шум ветра не слышно свиста паровоза, а по рельсам слышит: поезд идет с соседнего разезда. И знает, какой поезд: порожняковый. Вскоре неугоду тьму порежет мощный снап паровозного прожектора, стрелой пропосится поезд, и снова тьма, да заунывная песня ветра.

Промель Кобзев свой километр и держит обратный путь. А буран не унимается. — Что-то Анастасия замескалась, — подумал Дмитрий Степанович.

Но вот вдалеке показался бледный свет фонаря, то появляясь, то снова утаивая в плотной темноте ночи. Вскоре подошли Анастасия с сывальками Иваном и Василием.

— Принимай стахановскую бригаду, Степанович, — весело сказала жена.

— Благодарность в личное дело запишу, — шуткой ответил обходчик. Дружно взялись за дело Кобзевы, в выемках отыскав путь от снега. До утра паровоза семья.

Так изо дня в день путеец и паровозники, вагоны и движенья борются с зимними трудностями, бегло несут вахту, с честью выполняя почетные обязательства, взятые в письме товарищу Сталину.

В. МИТЛИН.

ВЫПОЛНИЛИ ПЯТИЛЕТНИЕ НОРМЫ



Коллектив Кузнецкого машиностроительного завода насчитывает много передовых людей, которые уже выполнили свои пятилетние нормы. Это движение пирился с каждым днем. В пелуду стахановцев, обгоняющих время, вливаются все новые и новые люди.

На снимке: передовики социалистического соревнования, закончившие личную пятилетку (слева направо): шлифовщик-доводчик А. Ковыков, токарь-резьбовик В. Малюгин и Г. Шаталов, доводчик Н. Васильев, фрезеровщик Н. Котлов и токарь А. Магисевич.

В областном совете профсоюзов

Ценная инициатива машиниста И. М. Братухина

Электрифицированный участок Белово-Новокузнецкий является важнейшим на Томской железной дороге. Машинисты депо Белово довели пробег электровозов между домовыми ремонтами до 150—180 тысяч километров вместо 70 тысяч по норме. Личный уход позволяет содержать электровозы и при длительных пробегах в хорошем техническом состоянии.

Старший машинист комсомольского электровоза «ВЛ 19-121» И. М. Братухин первый внес предложение повысить техническую норму пробега электровозов до 120 тысяч километров. Это позволило сэкономить на ремонте каждого электровоза 20 тысяч рублей.

Президиум Кемеровского областного совета профсоюзов одобрил личную инициативу машиниста тов. Братухина. Он предложил председателю президиума Беловского райпрофсовета тов. Вачнюку широко обсудить патристические предложения машиниста комсомольского локомотива и всемерно распространять ценный почин среди всех железнодорожников.

Расширить базу строительных материалов

Несмотря на то, что в нынешнем году слано в эксплуатацию новой жилищной по много раз больше, чем в прошлые годы, однако, еще крайне мало сделано для того, чтобы все шахтеры и труженики города жили в благоустроенных квартирах.

Строительные организации не использовали все возможности, не заготовили для себя достаточного количества строительных материалов. Строители проставали часами из-за нехватки леса, глины, песка и других материалов.

В нынешнем году совершенно неудовлетворительно работали кирпичные заводы и заводы по изготовлению шлакоблоков. Неполное поступление цемента обрекло шлакоблочные заводы на длительные простои.

Кирпичные заводы (а их в городе три), при хорошей организации труда и своевременном обеспечении всем необходимым, могли бы много увеличить выпуск готовой продукции, в которой так нуждаются строители.

На кирпичном заводе (директор тов. Базарев) и сейчас лежит более 600 тысяч штук сырья, потому что его нечем обжигать. Начальник районной строительной конторы тов. Александров отказался завозить на завод уголь и опилки.

В 1949 году в городе намечается большое строительство. В частности, будут строиться новый кинотеатр, театр, несколько школ и многоэтажных зданий, много других культурно-бытовых объектов. Надо прямо сказать, что работа кирпичных заводов, как она проходила в нынешнем году, не обеспечит размах этого строительства. Поэтому для нормальной

Н. ДУБИНИН.

(Нопе, «Кузбасс»).

г. Ленинск-Кузнецкий.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

На нашей шахте опять штурмуют

Киселевская шахта № 4 за последние месяцы заделала несколько эшелонов угля. Нередко дня, когда на один эксплуатационный участок не выполнял плана. Это происходит потому, что на шахте никто не заботится о подготовке очистного фронта.

На участке № 4 вместо запроектированной шпиговой отработки пласта пущены камеры. Шпиг посажен на породу, участок остался без фронта. Здесь до сих пор не погашают надштрековый целик, где брошено немало угля.

На втором участке 20 дней «осваивают» шпиговую добычу, а уголь добывают кайлом.

Не подготовлен фронт и на участке № 3. 5 и 6. Подготовительный участок № 7 не успевает готовить главнейшие выработки, потому что руководители шахты не дают ему углепогрузочную машину.

Некоторые командиры шахты совсем забыли о дисциплине. Начальник участка № 5 Гатилев и его помощник Плосов приносят на работу пьяными. Начальник шахты тов. Медетов поворачивает им.

На шахте вновь появились «дни ликвидации задолженности», т. е. давно осужденные дни штурмовщины.

Подобно начальнику шахты, любит штурмы и управляющий трестом «Канановичуголь» тов. Красков. Он ежесекундно «спускает» шахте «директиву», в которой указывается 4—5 дней «по-вышенной добычи».

С. Андреев.

ЗАВОДСКОМУ ЗДРАВПУНКТУ — 5 ЛЕТ

В начале 1943 года здравпункт Кузнецкого машиностроительного завода имел только два врачебных приема. Он помещался тогда в неблагоустроенном деревянном бараке. В конце 1943 года, по инициативе дирекции завода и при деятельном участии медработников, барак был переоборудован в уютное помещение санчасти.

Сейчас в санчасти работают врачи семи специальностей, обслуживающие как рабочих завода, так и членов их семей. Имеется физиотерапевтический кабинет, оборудованный новейшей аппаратурой. Налажена профилактическая работа.

За пять лет коллектив санчасти проделал огромную работу. Многие рабочие завода возвращены здоровые. С большим уважением относятся машиностроители к своим медицинским работникам.

В день пятилетия санчасти дирекция завода, завод профсоюза и администрация санчасти наградили грамотами за отличную работу медработников тт. Шумилину, Стефанкову, Ожогину, Щерба, Карпунину.

М. Саварина.

КОГДА БУДЕТ ДОСТРОЕНО ШКОЛЬНОЕ ЗДАНИЕ?

Фундамент новой школы Старокузнецкого района в Сталинске был заложен еще в 1942 году. В годы войны строительство было приостановлено. Вновь продолжено оно было в 1947 году. В сентябре 1948 года здание должно было сдать в эксплуатацию, но до сих пор оно еще не сдано.

Госкомиссия не приняла здание из-за плохой работы водопровода и отсутствия канализации. В дело вмешались госисполком, саниспекция, вопрос разрешался в других организациях, но результатов все еще нет.

И вот стоит светлое, четырехэтажное здание с удобными кабинетами, спортзалом, столовой и т. д. А 1220 учащихся школы № 50, для которых предназначено здание, учатся в три смены в четырех зданиях, расположенных в различных концах города. И все это потому, что строители из «Кузнецкстроя» до сих пор не могут никак закончить канализацию и водопровод.

Н. Сычев, директор школы № 50 г. Сталинска.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

Редакция получила письмо от рабочих Кемеровского лесоконбината об антигигиеничном состоянии общежития, отсутствии душевой и раздевалки в цехах и других недостатках в культурно-бытовом обслуживании рабочих.

Письмо обсуждалось на заседании бюро Заводского райкома ВКП(б), которое вынесло специальное решение по этому вопросу, предложив администрации лесоконбината устранить вызванные недостатки.

В настоящее время состояние общежития значительно улучшено, рабочие обеспечены постоянными принадлежностями, приобретены необходимые мебель. Строится теплая раздевалка и буфка у лесопромышленных стрел. Лескомбинат отпустил на индивидуальное строительство 130 тысяч рублей, построено 14 индивидуальных домов и 16 находится в процессе стройки.

В редакцию обратилась с жалобой группа граждан Моховского сельсовета Беловского района на то, что областная контора «Главкинопрокат» очень редко посылает в сельсоветы новые кинокартины. По жалобам работников конторы в ноябре вместо целой кинокартины пришла разрозненные части нескольких кинокартин.

Заместитель управделами областной конторы «Главкинопрокат» тов. Андрусьев сообщил редакции, что проверкой факты подтвердились. Заведующий складом фильмотеки тов. Эгитов, виновный в вышеуказанных безобразиях, от работы отстранен.

За дальнейший прогресс механизации угледобычи

На конференции по изучению производительных сил Кузбасса были четко определены перспективы механизации угледобычи.

Из доклада руководителя лабораторий механизации горного института Западно-Сибирского филиала Академии наук, кандидата технических наук Е. В. Родина, а также и из выступлений научных работников и производственников видно, что решение проблемы механизации трудоемких процессов на угольных шахтах Кузбасса осуществляется по двум основным направлениям: с одной стороны по линии повышения уровня механизации за счет ввода в работу уже освоенных машин УМ-1, СМ-3, скребковых конвейеров; с другой стороны по линии широкой экспериментальной — исследовательской работы по освоению новых типов машин.

Новые типы машин и комплексы механизмов будут отвечать основной задаче — наибольшей интенсификации забойного процесса и ускорению полноты очистки и подготовительных забоев.

Конференция отметила, что создание новых угольных машин следует вести с учетом многообразия горногеологических и эксплуатационных условий шахт Кузнецкого бассейна.

Так, например, для механизации угледобычи на пологопадающих пластах мощностью до 1,5 метра (Осинниковское месторождение) следует широко применять ступи в сочетании с отвалами и скребковыми конвейерами. В настоящее время эту работу выполняет Кузнецкий филиал Гипроуглемаша в опытной лаге.

В зависимости от различных факторов, выбирается наиболее рациональная конструкция режущей крошки угольного струга. В этой же лаге проверен метод опережающего крепления, предложенный тов. Игнатовым. Этот метод заключается в следующем: в пласте угля на длину 1,5—2 метра предварительно пробуриваются скважины, в них вставляются деревянные рейки. Таким образом, кровля угля, предназначенная для выемки, оказывается закрепленной. Этим облегчается последующая работа струга, отселяющего при каждой заходке слой угля в 200—300 мм.

На пологопадающих пластах рекомендовано также широко применять фронтальный комбайн, предложенный тт. Воробьевым, Горбачевым, Патрушевым и Кудрявцевым.

Этот агрегат завершает комплекс механизации всех процессов угледобычи в лаге. Разборка угля, навалка, доставка его, а также крепление и передвижка агрегата осуществляются механизированным способом.

Внедрение фронтального комбайна на пологопадающих пластах позволяет упростить профессии навалотойщика, крепильщика, взрывника и т. д., их заменит машинист комбайна.

Для пологопадающих пластов мощностью 1,5—2,5 метра, имеющих крепкие, т. е. рекомендуемые более широкие освоение комплекса взрывонавалки, с использованием для этого скребкового конвейера КузНИИ, предложенного инженером В. Г. Огулоу. На экспериментальном участке КузНИИ — на шахте

имени 7 ноября треста «Ленинуголь» этот конвейер нами доведен до промышленного освоения. Сделано 50 циклов, добыто 6500 тонн угля. Подтверждена реальная возможность совмещения операций погрузки и доставки.

Потому мы считаем, что метод взрывонавалки на базе этого конвейера, а также организационно-технический комплекс (включая внедрение в лаге металлических стоек СГК в сочетании с крестами) — есть тот самостоятельный новый путь механизации в лагах пологопадающих пластов, который позволит повысить производительность труда рабочего на 50 процентов, не менее чем на 50 процентов. Логическим завершением механизации на пологопадающих пластах из лаге канатно-скребкового конвейера является предложение инженера А. В. Войничовича об углекопе.

Углекоп устраняет недостатки, присущие стругам — смятие, разваливание угля. По предложению инженера А. В. Войничовича скальные угля илет путем угля тяжеловесного бойка и специальною козья. При ударе не происходит отталкивания углекопа от забоя и соблюдается постоянство заходки.

Для пологопадающих пластов Кузнецким филиалом Гипроуглемаша разработаны также ступи с активной выжимкой крошки и узкозахватывающие комбайны с фрезями.

Рекомендуется дальнейшее проведение работ по освоению углепогрузочных машин в лаге.

Одним из наиболее сложных вопросов, имеющих непосредственное отношение к механизации на пологопадающих пластах, является управление кровлей. Первый опыт внедрения металлических стоек СГК в сочетании с металлическими крестами, проведенный нами на экспериментальном участке, говорит о том,

г. Ииселовск.

М. СОКОЛЬСКИЙ.

г. Ииселовск.

ЗАЯВЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО
ВОЕННОГО КОМЕНДАНТА БЕРЛИНА
ПОЛКОВНИКА ЕЛИЗАРОВА

Заява № 749