

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

ВЫПРАВИТЬ РАБОТУ ОТДЕЛЕНИЯ, ДОБИТЬСЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ

С наступлением первых морозов наше отделение резко ухудшило работу. Погрузка угля в отдельные дни доходит до 30 процентов плана. В первой декаде декабря новокүзнецкие железнодорожники недодали стране 4475 вагонов важнейшего государственного груза — каменного угля. Во второй декаде работа отделений не улучшилась, а ухудшилась.

На отделении в первые морозы нарушилось нормальное движение поездов, резко возросло число задержанных составов. На станции Новокүзнец-сортировочная в ночь на 20 декабря задержано 2 порожняковых состава. Первый порожняковый состав из-за того, что погорели провода контактной сети простоял более 5 часов, а второй порожняк по этой же причине стоял на станции 9 часов не отправленным под погрузку угля на ст. Усаты.

Руководители энергоучастка заявляя на партийно-хозяйственном активе о том, что они готовы по боевому включиться на борьбу с трудностями зимы, но свои заявления не подкрепляли большевистскими делами. Почти ежедневно контактная сеть выходит из строя и парализует работу по продвижению поездов.

Руководители погрузочных станций Усаты (тов. Топорченко), Новокүзнец-сортировочная (тов. Чеботарев), Зенково (тов. Буланев) предоставили организацию погрузки угля самотеку. В ночь на 16 декабря ст. Усаты была без надзора, все ее руководители были заняты распределением вагонов, это привело к тому, что станция работала из рук вон плохо.

Ночью на станцию прибыл порожняк со ст. Новокүзнец-сортировочная. Дежуривший диспетчер тов. Роговской решил его поставить в запас в то время, когда на шахтах не было ни одного вагона под погрузкой. После того, как порожняк на станции простоял более 3 часов Роговской решил изменить свою команду и подал порожняк на шахту имени Ворошилова.

Простой целого состава порожняка более 3 часов никого не встревожил. Таким образом, 16 декабря станция погрузила всего только 318 вагонов угля, а в последующие дни 17, 18 и 19 декабря станция грузила по 214-240 вагонов — немного больше 20 процентов планового задания.

Станция Зенково во второй декаде при наличии большого количества угля в отвалах грузит в сутки от 4 до 20 вагонов вместо 100 по плану. Плохая погрузка на ст. Зенково происходит из-за неорганизованности погрузки.

Руководители станций и отделений до сих пор не могут себя разубедить, что плохая работа отделения кроется не в недостаточном количестве вагонов, в не-

использовании местных ресурсов. Об этом наглядно показывает количество рабочего парка на отделении от 53 до 70 процентов, а погрузка угля выполняется на 30-40 процентов.

Попрежнему у руководителей станций, отделений и низовых командиров нет борьбы за продвижение местного груза. В ночь на 20 декабря на ст. Усаты местный груз простоял 2 часа 30 минут после того, как он был готов к отправлению.

Старые привычки считать сотнями вагоны до сих пор существуют в практике руководителей крупных станций. При отсутствии борьбы за быстрейший оборот отдельных вагонов, вагоны стоят по несколько дней на станционных путях неподанными под погрузку или выгрузку. На ст. Мундыбаш с 15 декабря стоит вагон неподанный под выгрузку, а на ст. Кандакел двое суток стояли вагоны под выгрузкой. Прибывший вагон, груженный газовыми трубами на ст. Усаты 18 декабря стоял неподанным к месту выгрузки до 20 декабря.

Паровозники Новокүзнецкого депо спешивали перед трудностями зимы. Ежедневно по их причине выбиваются поезда из графика. В ночь на 20 декабря машинисты, тт. Петрашов и Толстогусов двумя паровозами около двух часов брали состав с места на ст. Кандакел. От ст. Кандакел до Абагура 12 километров они вели состав 50 минут, а на ст. Абагур растянули состав и стояли больше часа нагоняя пар.

Главное сейчас в том, чтобы командиры и подотрабтники, выйдя из кабинетов приняли конкретные, оперативные меры по каждому случаю обрыва растяжки и задержки поездов. Надо предвидеть затруднения и своевременно их предупреждать, быть там, где дело не ладится, быстро принимать меры.

Задержка в продвижении поездов особенно нетерпима. Необходимо организовать подготовку и сопровождение поездов командами и подотрабниками, чтобы на месте выявлять и предупреждать все, что тормозит и может тормозить движение поездов.

Дисциплина — прежде всего! Разгильдяи и дезорганизаторы наносят своими действиями удар в спину железнодорожникам в самую страдную пору перевозок. Командиры и партийные работники со всей решительностью должны повести борьбу с разгильдяйством, с нарушением приказов и Правил технической эксплуатации. Овладевая большевизмом, вооруженные боевым приказом наркома 313-Ц новокүзнецкие железнодорожники смело пойдут вперед в наступление на трудности зимы и в кратчайший срок поднимут работу отделения.

ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВИЧ ЧКАЛОВ

Не стало Валерия ЧКАЛОВА — одного из лучших соколов нашей родины. Весь советский народ и коммунистическая партия понесли огромную утрату. Красная Армия, в лице комбрига Чкалова, потеряла одного из лучших и верных своих бойцов, неустрашимого летчика истребителя Героя Советского Союза.

Образ Чкалова — это дерзновенная воля, концентрированная сила, бесстрашие, знание и большевистское упорство. Валерий Павлович Чкалов выразил в себе все лучшие черты советского гражданина, поднавшего из гущи народа, выросшего в сталинскую эпоху.

Молотобоец, кочегар, доброволец Красной Армии, бортмеханик и наконец летчик-испытатель. Шаг за шагом Чкалов осваивал сложную авиационную технику. Никогда он не останавливался на достигнутом. На посту летчика-испытателя он занимался изучением высшего пилотажа, осваивал высшую школу стрельбы и бомбометания.

Чкалов был не просто летчиком, но и творцом новых самолетов. Его руки пилотировали машины 70 различных конструкций. В рискованных и сложных полетах он искал дефекты у новых машин, чтобы своими авторитетными указаниями помочь конструкторам дать стране надежные боевые самолеты.

Испытывал самолеты, Чкалов ежедневно изучал их с тем, чтобы они могли дать все для военно-воздушного флота РККА. Немало Чкалов вырастил летчиков-истребителей таких же, как он сам.

Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех — эти указания являлись основными в работе Чкалова.

Весь советский народ, вся Красная Армия горячо любили Чкалова, гордились им за его бесстрашие, смелость, отвагу и

дерзновение. Имя Валерия Павловича Чкалова известно не только в Советском Союзе, но далеко за его пределами. Его подвигам аплодировал весь мир.

«Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю». Так, однажды, сказал Валерий Павлович товарищу Сталину.

Чкалова влекло в неизведанные места земного шара. Весь мир помнит грандиозный рейс, совершенный Чкаловым в 1936 году по Сталинскому маршруту, по пути, указанному товарищем Сталиным.

В следующем году — 1937 — бесстрашный питомец партии Ленина — Сталина возглавляет экипаж, совершающий первый в истории авиации перелет из Москвы в Америку, через Северный полюс.

Три ордена украсили грудь Героя Советского Союза Валерия Чкалова за его мужество, доблесть, за великолепное летное искусство.

Подвиги Валерия Чкалова вошли в историю дерзновенных исканий лучших представителей человечества и зачислены в ряд величайших достижений XX века.

Мужество, отвага, выдержка, хладнокровие, настойчивость, мастерство — всеми этими качествами обладал Валерий Чкалов. Будничная работа летчика-испытателя, смелые мечты о дальних и беспесадочных перелетах и упорное их осуществление — все это сочеталось в Чкалове.

Чкалов, как лучший сын родины, воспитанный партией Ленина — Сталина, беззаветно преданный ей, один из сталинских неустрашимых соколов, горячо любил свою прекрасную родину, вкладывал всю свою энергию в дело укрепления ее обороноспособности.

В каждой боевой машине, на которых бойцы воздушного флота защищают нашу родину, вложены частички энергии этого народного самородка, любимца нашей страны.

Вот почему Валерий Чкалов пользовался такой огромной любовью у советского народа, всей страны, у большевистской партии и лично у товарища Сталина.

Вот почему Чкалова особенно любили бойцы, командиры и политработники. Они будут всегда чтить память незабвенного Валерия Чкалова — Героя Советского Союза, депутата Верховного Совета СССР, лучшего из представителей сталинской когорты летчиков, замечательного бойца нашей славной Красной Армии.

Образ гордого сокола Чкалова, дерзновенного, бесстрашного летчика будет служить примером для бойцов, командиров и политработников Красной Армии. Они будут также смело и героически бить врага, как смело и отважно Чкалов покорял воздушные пространства.

Тяжела утрата, понесенная семьей советских летчиков, советским народом, любящим своих сталинских соколов.

До последней минуты Чкалов — лучший гражданин Советского Союза, не выпускал штурвала боевого самолета, до последней минуты он честно служил родине своей, которая никогда не забудет его обаятельного образа настоящего большевика — народного героя. Валерий Павлович Чкалов воспитал тысячи замечательных советских летчиков — чкаловское поколение гордых соколов, любящих свою родину, верных Сталинскому Центральному Комитету и Советскому правительству.

Прощай, любимец советского народа, прощай, любимец товарища Сталина, прощай, наш славный товарищ и друг!

К. Ворошилов, М. Фриновский, Л. Мехлис, Е. Щаденко, Б. Шапошников, С. Буденный, С. Тимошенко, Г. Кули, Локтионов, Павлов, Смушкович, Оляченко, Ковалев, Штерн, Гризодубова, Осипенко, Раскова, Хозин, Конов, Кузнецов, Грозмов, Фикленко, Проскуров, Семеновский, Запорожец, Рогов, Птухин, Шимко, Николаев, Бирюков, Гусев, Вашугин, Хользунов, Буторин, Изотов, Овчинкин, Жигарев, Арженухин, Кобелев, Смородинов, Беляков, Байдуков, Рычагов, Хмельницкий, Копец, Коровников, Снегов, Сенаторов, Шелухин, Иаров, Десницкий, Данилин, Коккинаки, Спирин, Черных, Юмашев, Еременко, Лакеев, Астахов, Алексеев, Филин, Степанченко, Супрун, Петров, Благовещенский, Полянин, Осипенко А., Жемчужин.

ОТ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ РСФСР

Совет Народных Комиссаров РСФСР выражает глубокую скорбь по поводу трагической смерти крупнейшего выдающегося летчика современности Героя Советского Союза товарища ЧКАЛОВА Валерия Павловича.

Совет Народных Комиссаров РСФСР.

ОТ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Народный Комиссариат Тяжелой Промышленности выражает глубокую скорбь в связи с гибелью верного сына партии Ленина — Сталина великого летчика нашего времени, любимца советского народа — Героя Советского Союза товарища Валерия Павловича ЧКАЛОВА.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Повседневное руководить делом пропаганды

Роль партийных организаций, в особенности партийных кабинетов в изучении истории ВКП(б) огромна. Они должны оказывать изучающим всемерную помощь, организуя цикл лекций и консультаций, главным образом для тех, кто приступил к индивидуальному изучению этого исторического документа — научного труда нашей коммунистической партии.

Не получают повседневной, надлежащей помощи коммунисты, узла Новокузнецк-сортiroвочная, изучающие индивидуально историю ВКП(б). Узловой партийный комитет не развернул и не обеспечил большевистской помощи в изучении „Краткого курса истории ВКП(б)“. Секретарь партийного комитета узла тов. Поляков и заведывающий партийного кабинета тов. Плеханов все еще находится в стадии подготовительной работы. Они декадами просиживают за составлением всевозможных планов и все же ни одного плана проведения консультаций не составлено. Изучающие историю ВКП(б) часами хо-

дят в поисках консультантов для разрешения непонятных вопросов, но найти не могут.

На днях ко мне пришел коммунист тов. Тризна и просит дать разъяснение: что такое „Вульгаризация“, что такое „Махаевщина“. Я, конечно, дал разъяснение, но они не удовлетворили тов. Тризна, так как ему нужно было глубокое разъяснение этих вопросов, а я без подготовки этого сделать был не в состоянии. Это не единичный случай: приходится коммунистов за консультациями. Все коммунисты, а их насчитывается у нас в партийной организации, приступивших к индивидуальному изучению истории партии, 19 человек. Приходят к парторгам коммунисты за ответами на вопросы и настоятельно требуют организации консультаций и в других парторганизациях.

Коммунисты узла неоднократно требовали от секретаря узлового партийного комитета, тов. Полякова проведения узлового партийного собрания с вопросом об изучении „Краткого курса исто-

рии ВКП(б)“, но тов. Поляков на это требование ответил молчанием. К требованию коммунистов он и по сей день остается „глух и нем“.

Недостаточно организует работу по изучению истории ВКП(б) и политотдел Новокузнецкого отделения. Тов. Огарко по этому вопросу проводит много совещаний и заседаний, но до сих пор от сектора агитации и пропаганды и его начальника т. Писарева не потребовал организации теоретических лекций и консультаций при партийных кабинетах.

В своем постановлении центральный комитет партии „О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса истории ВКП(б)““ обязывает все партийные комитеты серьезно заняться пропагандой марксизма-ленинизма — кровным делом большевистской партии. Комитеты партии обязаны руководить делом пропаганды по существу, глубоко выходя в ее содержание.

П. Морозов — парторг ст. Новокузнецк-сортiroвочная.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Высокая производительность труда

Развертывая социалистическое соревнование в борьбе за выполнение приказов наркома Л. М. Кагановича, коллектив 12 дистанции пути добился высокой производительности труда.

Ремонтные рабочие тт. Лосев, Заварзин, Калугин, Бежалов, Митряшкин, Курашкин и другие выполняют производственное задание от 120 до 130 проц.

Коллективы 4 и 13 отде-

ний, содержат в отличном состоянии свои километры, большевистски борются с суровой зимой, с заносами.

Сейчас на 12 дистанции пути коллективы отделений и околотов соревнуются за переходящее красное знамя.

Земсков — заместитель начальника 12 дистанции пути по политчасти.

Оказывают помощь по снегоборьбе

Территориальные организации Мундыбаш оказывают большевистскую помощь 12 дистанции пути по снегоборьбе.

Председатель поселкового совета т. Зяблицев, оказал помощь 4 околотку мастеру тов. Жевлако-

ву, для очистки станционных путей, мобилизовал до 30 подвод и более 100 пеших рабочих.

Член поселкового совета т. Кузнецова также провела большую работу по мобилизации рабочих на снегоборку. **3.**

Просим Райком Союза

На ст. Кандак, построен новый клуб, но внутренняя отделка не была до конца доведена.

Мы домохозяйки собрались и произвели все работы своими силами.

ми, промазали, побелили и сейчас в клубе стало уютно.

Мы просим Райком Союза, чтобы нам помогли в освещении клуба. **Байкова.**

Почему происходит горение букс

Отправляемые поезда со ст. Усяты приходят на соседние узловые станции с горением букс. В чем причина? Почему буксы горят в пути? Причина в том, что этому вопросу руководители вагонного участка не уделяют должного внимания.

Станционных смазчиков не хватает. Вместо 4 смазчиков в парке работает только 2. Таким образом, мы физически не можем успеть заправить буксы, а перед отправлением поезда, если мы не успеваем произвести заправку букс, то на заправку букс идут рабочие, слесари и слесари-автоматчики. Вторых они как попало заправляют буксы. Плохо

заправленные буксы горят в пути следования.

Когда производили перезаправку букс с летней смазки на зимнюю, то старую, вывернутую подбивку, которую надо было заменить, снова совали в буксы, даже не разрыхлив ее. Вполне понятно, что с такой подбивкой, когда она не будет заменена, будет происходить горение букс.

Сменные мастера и даже старший мастер пункта технического осмотра тов. Черепанов не занимаются вопросом проверки качественной заправки букс.

Бобылева — станционный смазчик.

Нет жаровни

Ежедневно в Абагурской гавани происходит погрузка леса. Расстановка и уборка вагонов происходит очень медленно только лишь по той причине, что стяжки замерзают, а новокузнецкие вагонники даже не по-

беспокоились обеспечить жаровней для разогревания стяжек.

Начальнику вагонного участка т. Сергееву необходимо обеспечить Абагурскую гавань жаровней.

Понсмарев — гл. кондуктор.

Не извлечен урок

За безобразную работу бывший дежурный по станции Новокузнецк-сортiroвочная Волков был привлечен к судебной ответственности, но он из этого не извлек урока.

Работая агентом передачи в обменном пункте ст. Новокузнецк-сортiroвочная наплеватьски отнесся к работе, так, 8 декабря Волков, составляя акт на разединение документов от вагонов

не записал ни фамилии кондуктора, ни номера документа и отдал документ обратно кондуктору. Таким образом непосредственный виновник разединения вагонов от документов оказался безнаказанным.

В ночь на 13 декабря Волков снова допустил брак. Он 2 раза принял от Кузнецкого металлургического завода одни и те же вагоны. **А. Месных.**

Не выдают страховых книжек

С рабочих пункта технического осмотра ст. Мундыбаш ежеквартально удерживают на коллективное страхование по 6 рублей, а страховых книжек на руки рабочим не выдают.

Я несколько раз обращался к председателю комитета т. Лимонову и к начальнику вагонного участка т. Сергееву, но все безрезультатно.

Гладышев, страхделегат.

Отв. редактор **Т. КУЗЬМЕНКО.**

ПОДНЯТЬ РОЛЬ СТАНЦИОННОГО СМАЗЧИКА

Руководство вагонного участка Усяты (начальник участка тов. Самарский, парторг тов. Шапкин) выдав „Паспорт готовности к зиме“ пункту технического осмотра самоуспокоились. Они считали, что паспорт выдан, значит не о чем беспокоиться и зима не страшна.

Зима показала насколько вредны самоуспокоения руководителей вагонного участка. Вагонники пункта технического осмотра спасовали перед трудностями зимы. Особенно узким местом оказалось буксо-смазочное хозяйство.

До наступления зимы руководители участка не подготовили штат станционных смазчиков. Сейчас вместо 36 станционных смазчиков имеется только 17. Роль станционного смазчика не поднята на должную высоту. Хуже того у руководителей вагонного участка в том числе и у парторга тов. Шапкина, существует такая тенденция, что провинившегося того или иного работника бракодела, нарушителя трудовой дисциплины снимают в смазчики.

Об этом ярко характеризует тот факт, когда 16 декабря общественно-товарищеский суд, разбирая дело нарушителя трудовой дисциплины бракодела Перепелкина, вынес решение просить

руководство участка снять Перепелкина на полтора месяца с подручного слесаря-автоматчика в станционные смазчики.

Мастер безотцепочного ремонта вагонов тов. Черепанов руководит станционными смазчиками переложил на инструктора буксо-смазочного хозяйства тов. Толоконникова, который в свою очередь устранился от своих обязанностей — от инструктажа и практической помощи станционным смазчикам по заправке букс.

Черепанов и Толоконников вместо того, чтобы по-деловому руководить станционными смазчиками, инструктировать их, идут сами и заправляют буксы, но не помогают станционным смазчикам в овладении техникой.

Толоконников и Черепанов также своевременно не позаботились о мазуте, считая, что у них мазут 50 градусный, а когда был проведен анализ, оказалось, что мазут не 50 градусный, а 25, но и после этого не подняли тревоги и вместе с руководством участка не приняли решительных мер для того, чтобы обеспечить вагонный участок надлежащей смазкой.

Отсутствие инструктажа станционных смазчиков привело к тому, что буксы заправляются

технически не правильно. Вывернутую смерзшуюся подбивку вместе со снегом сносят, хотя и с большим усилием, но заталкивают в буксу и заливают мазутом. Ясно, что в пути следования такая подбивка не подает смазку на шейку оси и происходит горение букс.

Партийная организация и ее парторг тов. Шапкин вместо того, чтобы вскрыть причины на месте, принять решительные меры к устранению всех имеющихся недостатков, поднять роль станционного смазчика, беспомощно разводит руками.

Тов. Шапкин вскрывает причины так: садится, сопровождает поезд и удивляется как же так в моем присутствии у этого же поезда в пути следования горят десятки букс. Позволим себе сказать, что парторг тов. Шапкин занялся не тем, чем ему следует. Лучше было, если бы тов. Шапкин занялся массово-воспитательной работой среди станционных смазчиков, добился укомплектования единых смен, развернул социалистическое соревнование и стахановское движение. Нет сомнения, что не потребовалось бы ездить на поездах и фиксировать факты.

Г. Десятков.

Не созданы условия для работы станционных смазчиков

В пункте технического осмотра вагонов ст. Усяты не создано условий для работы станционных смазчиков. Единые смены станционных смазчиков нарушены. Смазчики не входят в комплексные бригады.

На нас станционных смазчиков смотрят, как на второстепенных людей. Я вот уже работаю пятый год станционным смазчиком и за это время получила спецодежды только одни рваные ва-

ленки. Нет у нас и прогрессивной оплаты труда.

Труд смазчиков не организован. В мазутохранилище мазут не накачивается своевременно в бачки и нам, смазчикам, для того, чтобы не срывать отправление поездов приходится качать мазут самим, нередко даже приходится убирать в мазутохранилище, что не входит в наши функции.

Почти ежедневно от наших

поездов происходят отцепки по горению букс, но нам об этом, непосредственным исполнителям заправки букс, инструктор буксо-смазочного хозяйства тов. Толоконников и мастер пункта тов. Черепанов никогда не рассказывают и мы не знаем, кто же из нас пропускает недоброкачественно заправленные буксы.

Глушенина — станционная смазчица.