

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 104 (492)

23 октября 1939 года, понедельник

ЦЕНА 5 КОП.

СТАХАНОВСКИМ ПОЕЗДАМ НАДЕЖНЫЙ ПУТЬ

КО ВСЕМ ПРИЛИНЕЙНЫМ КОЛХОЗАМ КУЗНЕЦКОГО, КУЗДЕЕВСКОГО И ПРОКОПЬЕВСКОГО РАЙОНОВ

Обращение колхозников Ашмаринского сельсовета

Товарищи колхозники! Каждый из нас понимает какое значение для народного хозяйства имеет железнодорожный транспорт. Наше социалистическое государство на огромной территории от западной границы до Дальнего Востока, от южных границ до дальнего севера связано сетью стальных путей.

В годы первой и второй сталинских пятилеток советский народ, осуществляя великий план социалистического строительства, построил тысячи километров пути, превратил социалистический транспорт в передовой участок народного хозяйства как по технике, так и по темпам.

Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии. Кроме ответственной задачи в обеспечении перевозок продукции наших заводов, колхозов и совхозов на транспорт возложена историческая задача в случае войны обеспечить перевозки всего, что потребуется для армии. Такую задачу наши товарищи железнодорожники с честью выполнили не так давно, когда советский народ взял под защиту и подал руку братьям Западной Украины и Западной Белоруссии.

Железнодорожный транспорт вступает в зиму — в самый от-

ветственный период года. Если хорошо встретить зиму, подготовиться к ней, не страшны никакие бураны и метели. Вот почему, товарищи колхозники, мы считаем за честь и долг не на словах, а на деле оказать транспорту практическую помощь. Наш Ашмаринский сельсовет Кузнецкого района, обсуждая обращение стахановцев и командиров Южно-Донецкой дороги, взял социалистическое шефство над важным участком транспорта километрами пути. Мы понимаем задачу помощи транспорту как социалистический долг. Вот почему мы решили взять шефство над километрами пути. Президиум сельского совета совместно с председателями колхозов наметили мероприятия, обеспечивающие помощь транспорту.

Принимая социалистическое шефство над 6 и 7 околотком пути, мы обращаемся ко всем прилинейным сельсоветам и колхозам Кузнецкого, Кузнецкого и Прокопьевского районов поддержать наше начинание. Мы должны помочь товарищам железнодорожникам по-большевистски провести зиму на транспорте. Надеемся, что наше предложение встретит горячий отклик и поддержку.

По поручению колхозов Ашмаринского сельсовета „Большевик“, „Парижская Коммуна“ и им. 17 партсезда:

Лубягина Мария Григорьевна — председатель Ашмаринского сельсовета, **Рыков Г. С.** — председатель колхоза им. 17 партсезда, **Шыркин С. Д.** — партийный организатор, **Плеханов А. Я.** — комсомольский организатор.

Люди социалистического транспорта

Василий Миков

Шел 1935 год. Железнодорожные пути парка вагонного депо ст. Сортировочная заставлены груженными вагонами. Сформированные составы простаивали по несколько часов из-за несвоевременного осмотра и обработки. Станция в прорыве. Осмотрщики и слесари-автоматчики сустились, спорили, а вагоны простаивали. В один из таких дней напряженного положения на транспорте горьком комсомола в счет пятидесятикомандировал в депо с кирзавода комсомолец Василий Миков.

Василий взялся за незнакомую работу слесаря-автоматчика. И, чтобы оправдать доверие комсомола, он упорно начинает учиться, овладевать техникой. Читает техническую литературу. Идет на восьмимесячные курсы по изучению автотормозов.

В совершенстве овладев техникой слесаря-автоматчика, тов. Миков стал одним из лучших членов бригады. Своим энтузиазмом,

стахановской инициативой он заражает работой, его примеру следуют тт. Ермолаев, Калачев и другие.

Талантливый, молодой растущий комсомолец Миков вскоре выдвигают на работу осмотрщика-автоматчика.

Василий Миков учит каждого, что нужно делать во время формирования поезда, какая предстоит задача перед всей бригадой. Основной задачей перед бригадой он ставит — быстро обрабатывать поезд, бороться с утечкой воздуха в магистрали.

После упорной, настойчивой массовой работы со слесарями-автоматчиками тов. Микову удалось сократить утечку воздуха до 0,2 атмосферы. Машинисты электровазов меньше стали ругать осмотрщиков и слесарей за проведенный ими осмотр и обработку составов.

Призыв коллектива рабочих завода «Красный пролетарий» вызвал новый подъем соревнова-

ния за достойную встречу годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Каждый рабочий, железнодорожник решил встретить эту годовщину новым успехом, подарком матери-родине.

Включился в это соревнование и тов. Миков. Он решил отправлять поезда с нулевой утечкой воздуха на магистрали. Среди товарищей нашлись неверящие в успешное выполнение этой задачи.

— Как это можно добиться нулевой утечки, — говорили они.

Но Миков стоял на своем. Людей, которые не верили, он убеждал простыми доводами. Он рассказывал им как знатный автоматчик Северо-Донецкой дороги Павел Гайдабука достиг блестящих результатов.

Если мы довели утечку воздуха до 0,2 атмосферы, то почему же нельзя ее совсем устранить — говорил Василий Миков.

На следующий день тов. Миков за 30 минут до работы зная от составителя на какой путь формируется поезд, подготовил рабочее место, инструмент. Как только поезд был сформирован

Товарищи путейцы, боритесь за полное выполнение программы ремонта пути, ликвидации предупреждений, готовьте надежный, прочный путь для зимних перевозок. Установите тесную дружбу с колхозниками, приведите в боевую готовность снегоочистители, своевременно расставьте щиты и колья, противопоставьте буранам и метелям мощную линию снегозащиты.

(Из обращения стахановцев и командиров Южно-Донецкой дороги).



Передовой дежурный по Новокузнецкому отделению Александр Макарович Легков. За две декады октября он с поездным диспетчером т. Любавским организовал и провел со стахановской скоростью 30 тяжеловесов и 14 стахановских поездов.

СТАХАНОВЦУ ИВАНУ СЕРГЕЕВИЧУ ИВАШКИНУ

Ваш пример стахановского освоения работы на четырех горнах и изготовления за шесть часов 43 тормозных рычага при норме 3, с производительностью труда 1190 процентов, заслуживает внимания всего коллектива вагонного депо.

Политотдел уверен, что замечательное начинание работы на нескольких горнах будет подхвачено стахановцами для широкого движения многостаночников и резкого улучшения работы депо по выполнению среднего — текущего ремонта вагонов и выполнению боевых приказов наркома Л. М. Кагановича.

Начальник политотдела — И. Огарко.

На четырех горнах

21 октября кузнец т. Ивашкин и молотобоец т. Юрков перешли на единовременную работу на 4 горнах, за эту смену многостаночники выполнили задание на 1190 проц. Тт. Ивашкин и Юрков заработали за смену 143 рубля 70 копеек.

Г. Сафонов.

Соревнование коллективов ст. Кандалеп — ст. Ирмино

Третий месяц идет боевое соревнование коллектива ст. Кандалеп с коллективом ст. Ирмино Северо-Донецкой дороги.

В этом боевом социалистическом соревновании коллективы добились сдружества с угольщиками, выполнения государственного плана погрузки угля, сокращения государственного плана погрузки угля и сокращения коммерческого простоя вагонов.

В сентябре ст. Ирмино погрузила 56250 тонн угля вместо

53794 тонн по государственному плану, сократив простой вагонов до 13,7 часа вместо 15 по норме.

Станция Кандалеп, сократив простой вагонов до 11,5 часов вместо 13 по норме, выполнила план погрузки угля на 103,5 процента, со станции отправлено сверх плана 4684 тонны угля.

Коллективы соревнующихся станций добились культурной безаварийной работы.

Г. Десятков.

Стахановская работа бригады тов. Грицмана

Бригада осмотрщика-автоматчика вагонного депо Новокузнецк Павла Яковлевича Грицман встречает XXII годовщину Октябрьской социалистической революции высокими производственными показателями.

На периодическом осмотре автотормозов бригада выполнила октябрьский план в 140 вагонов досрочно к 17 октября. Бригада обязалась в подарок к Октябрьским торжествам осмотреть сверх октябрьского плана 100 вагонов.

Т. Грицман — примерный организатор, в бригаде он проводит читки газет и беседы, в результате его бригада работает без брака и недоделок.

Г. Кулинич.

Женщины на паровозах

В мае этого года закончили работу курсы помощников машинистов, организованные из числа женщин. 7 женщин помощников машинистов, овладевая техникой, показывают образцы стахановской работы. Особенно выделяются из них тт. Еремина и Килина.

Помощник машиниста комсомола Килина ежемесячно выполняет производственный план на 130 процентов при экономии топлива, а также тов. Щека и Еремина выполняют план на 120 процентов.

В ответ на призыв главы Советского Правительства В. М. Молотова, стахановцев и командиров Южно-Донецкой дороги в паровозном депо организованы курсы женщин станочников. На курсах обучаются 11 человек.

Пьянков.

А. Карачев.

К выборам в местные Советы

НА УЧАСТКЕ

Большевистская агитация всегда являлась и является сильнейшим оружием партии в организации масс. Это хорошо усвоили агитаторы Новокузнецкого вагонного депо. Агитколлектив депо хорошо подготовлен, понимает свою задачу. Об агитаторах вагонного депо избиратели говорят с уважением, их ждут на участках.

20 октября партийной организацией вагонного депо был организован выход агитколлектива к избирателям артели киззавода. В точно назначенный час собираются избиратели. Помещение, где проходят собрания, хорошо оборудовано, развешены лозунги.

Встреча агитколлектива со своими избирателями пока еще первая. Этот участок за агитколлективом закрепили недавно, вот почему секретарь партбюро т. Сафонов сделал правильно, начиная работу с разъяснения задач предстоящих выборов в местные советы, с изучения Положения о выборах.

Агитколлективом уже при первой встрече ставится для избирателей артели квалифицирован-

ная лекция о международном положении. Лектор т. Плеханов сумел заинтересовать избирателей. На многие разнообразные вопросы приходится отвечать лектору. Избиратели интересуются жизнью наших братьев Западной Белоруссии и Западной Украины, заключением и договором Советским Правительством с Литвой и Эстонией.

Агитколлектив не ограничился только проведением бесед. По окончании официальной части для избирателей силами клуба имени Сталина поставлен концерт. Избиратели справедливо выразили агитаторам благодарность, от них можно было слышать просьбу и желание еще лучше укрепить связь.

Опыт агитационной работы в Новокузнецком вагонном депо достоин широкого распространения. Однако нельзя сказать, что этот замечательный опыт распространяли и другие парторганизации узла станции Сортировка. Узловому партийному комитету необходимо путем обмена опытом шире распространить хорошее начинание вагонников,

М. Савченко.

МОЯ АГИТАЦИОННАЯ РАБОТА

Чтение газет в сменах является одним из важнейших участков политической работы, она стала любимым делом коммунистов и комсомольцев вагонного участка ст. Новокузнецк.

Меня партийная организация выделила чтецом в бригаде среднего ремонта. Ежедневно в обеденный перерыв, со свежим номером газеты, литературой и географической картой, я провожу с рабочими политическую информацию. Много внимания я уделяю вопросам реализации приказов наркома 202, 206 и 209-Ц. Политико-массовая работа способствует росту выполнения производительности труда. Октябрьская программа вагонным депо 17 октября была уже выполнена.

11 октября на политдне нашему цеху среднего ремонта вручено переходящее красное знамя. Получая знамя, коллектив цеха дал обещание стахановской работой закрепить его за цехом. В

Не реагируют на письма рабкоров

Стенная газета паровозного депо Мундыбаш „Сигнал“ аккуратно помещает письма рабкоров, отмечает положительные и отрицательные стороны в работе депо. Но главный недостаток газеты заключается в том, что редколлегия не добила действительности замечаний. Газета писала о плохой постановке техучебы, о начальнике ремонтно-жилищной конторы тов. Зернине, который плохо занимается ремонтом квартир. В печати отмечалось и о том, что начальник станции Сухоруков и начальник депо Тугашев обещали снабдить рабочих топливом, но ничего не сделали.

Редколлегия послала запрос о мерах, принятых по замечаниям помещенным в газете, но никто из руководителей не счел нужным ответить на сигналы рабочих.

Разве можно так относиться к письмам рабкоров? М. П.

Адрес редакции: ст. Новокузнецк Томской жел. дороги. Соцгород дом № 142. Телефоны: редактора № 0-34 общий 0-12. Типография газеты „Магистраль Угля“ политотдела Новокузнецкого отд. Том. ж. д. Упол. Обллита № В-25467

Проверяем выполнение приказа наркома № 209-Ц

ВАГОНЫ ПРОСТАИВАЮТ СУТКАМИ

Крепезный лес, так необходимый для угольной промышленности, нашим отделением грузится плохо. 21 октября при регулировочном задании в 40 вагонов крепеза погружено только 24.

Посмотрите как грузился лес 20 октября и вы убедитесь, что задание сорвано исключительно из-за недооценки необходимого для угольной промышленности материала. Вы убедитесь и в неоправданной расточительности с оборотом вагонов.

В 20 часов 19 октября для погрузки леса на Абагурскую гавань было поставлено 11 вагонов. Через 1 час 45 минут вагоны загрузили и после этого они простояли на путях 22 часа. Ни дежурный по отделению тов. Броворниченко, ни диспетчер тов. Дейного не приняли мер для вывода вагонов. Дежурный по станции Абагурская гавань тов. Медяков рассказывает:

— Колоссальные простои вагонов на погрузке леса стали обычными явлениями. Дежурные по станции на наши требования не реагируют. А ведь эти вагоны мы имеем возможность в одни сутки разгрузить и снова погрузить.

Нет никаких оснований говорить о недостатке вагонов для леса. Приведенный выше факт говорит сам за себя. Стоило начальнику отделения тов. Гельман и его заместителю тов. Никольскому взять погрузку крепезного в свои руки и план значительно бы выполнялся. Причины простоя вагонов на погрузке леса кроются не только в простоях на путях, но и в неправильном планировании погрузки крепеза. В этом работники не высоко понимают свою роль. Отделение перевозит под видом крепеза все и как вздумается лесобазе.

Так например 20 октября в

20 часов на Абагурскую гавань было подано 6 вагонов, в том числе одна угларка и один американский вагон. Чего проще казалось бы загрузить эти вагоны крепезом, отправить их на копи и в эти же сутки погрузить уголь. Не так однако поступили на гавани. При наличии погрузочной механической стрелы вагоны расставили в разные места для ручной погрузки. Вместо крепеза угларку загрузили дровами, американский вагон — тесом. Вагоны занаряжены разным адресатам. Только в 10 часов 21 октября вагоны вывели с путей гавани. Можно на этом примере еще раз сделать вывод — борются ли у нас за ускорение оборота вагонов.

Так крепез грузить нельзя, нельзя и мириться с нерациональным использованием вагонов.

Петров.

Хищническое использование вагонов

На железнодорожников партией и Советским Правительством возложена ответственная задача в обеспечении перевода Кузнецкого металлургического завода на местное сырье. Надо сказать, что наше отделение, решающее успех этого дела, не справляется со своими обязанностями. Сейчас уже октябрьский долг составляет 3290 вагонов агломерата и руды.

Товарищ Каганович в приказе 209-Ц потребовал от командиров большевистской борьбы за оборот вагонов, обязывая руководителей не на словах, а на деле бороться за погрузку, заставляя клиентуру вернуться к транспорту. За это в перевозках местного сырья для завода не борются руководители Новокузнецкого отделения. Мало того, на глазах не без ведома начальника

отделения Гельмана производится хищническое использование порожняка вместо организации плановых перевозок.

В свое время для перевозки агломерата со ст. Мундыбаш было организовано две вертушки из угларок и железных хопперов, но в скором времени хороших вагонов нельзя было узвать. Пользуясь бесконтрольностью со стороны отделения, в Мундыбаше стали грузить горячий агломерат даже в деревянные вагоны. Не государственное отношение к подвижному составу настолько укоренилось, к нему настолько привыкли в отделении, что о возгорании в пути деревянных вагонов, о приведении почти в полную негодность железных хопперов стали говорить как об обычном явлении.

Так в скором времени не ста-

ло в вертушках угларок, потом части хопперов. Маршрутные поезда по сути дела нарушены, а хорошее дело погублено. Не без вины здесь и руководители завода. На заводе до последнего времени не могли организовать фронта разгрузки.

Если вы спросите руководителей отделения почему не выполняется задание по проверке агломерата, то услышите вышесказанное. Однако оправдывает ли это в какой мере руководителей отделения и начальника отделения тов. Гельмана? Конечно, нет. Кто может оправдать попустительское к хищническому использованию вагонов, кто может оправдать отделение, не заставившее клиента организовать фронта разгрузки.

Анатольев.

Почему ст. Сортировочная работает плохо

Станция Новокузнецк-сортировочная важная в нашем отделении. От ее успешной работы зависит снабжение социалистической промышленности прокатом и чугуном. Однако ст. Новокузнецк-сортировочная за последнее время работает исключительно плохо.

В октябре станция не выполнила план погрузки. В первой декаде грузили только 70 процентов плана, но и при этом станция превратилась в склад металла на колесах. С 11 октября здесь ежедневно стоит без движения до пяти сот вагонов. Были дни когда станция не могла принимать поездов. 13 октября при наличии трех погруженных составов со станции вынуждены были отправить резервом два электровоза. В чем дело?

До последнего времени машинисты не предъявляли требований к правильному формированию поездов. После серьезных предупреждений приказа № 202 Ц машинисты стали справедливо требовать правильного формирования, отказываясь водить поезда с растяжками. Справедливое требование не нашло должного внима-

тельства руководителей станции и отделения. Наоборот, начальник станции Сортировка тов. Чеботарев и по сей день, созерцая на забытые вагоны пути, спокойно рассуждает, что де не мое это дело, а вагонников. На самом же деле за „растяжками“ скрывается возмутительное сутажничество, на растяжки сваливают все.

Вредное сутажничество на узле Сортировка, о чем своевременно сигнализировала „Магистраль Угля“ не изжито. Характерный пример 12 октября: было созвано специальное совещание для того, чтобы наметить мероприятия по разгрузке станции. Даже на этом совещании хозяйственные руководители выступали, как ярые сутажники. Два часа спорили заместитель начальника отделения тов. Никольский, начальник станции тов. Чеботарев и начальник вагонного депо тов. Марченко, кто кому подчиняется, а кто нет, спорили кто выше рангом и не могли решить одного вопроса — кто же должен дать маневровый паровоз для ликвидации растяжек.

Не менее странное отношение к обеспечению бесперебойного дви-

жения поездов начальника вагонного участка т. Сергеева. На заданный ему вопрос о мерах, принимаемых для ликвидации растяжек и разгрузки станции, тов. Сергеев ответил, что у вагонников все благополучно. Так ли это в действительности?

20 октября сменный мастер тов. Бондарев заявил о готовности поезда № 1052, главный кондуктор, проверяя состав, обнаружил, что 7 вагонов в этом составе подняты на домбратах. Безобразный факт, но Бондарев остался безнаказанным.

Тов. Сергеев и Марченко ввели вредную систему оценки работы единых смен. Работа оценивается потому сколько бригады сменяют колесных пар, а вовсе не потому, как они обеспечивают осмотр подвижного состава.

Неудивительно, что даже лучшая смена мастера товарища Шкурака ежедневно срывает отправление поездов из-за утечки воздуха.

19 октября тов. Шкурак вместо ликвидации неисправностей вагонов, стоящих в поездах, переключился на смену колесных пар. В результате смена отпра-

вила за дежурство только один поезд.

Почти каждый поезд, на который вагонники дают готовность, стоит по несколько часов в ожидании устранения недостатков.

В октябре по вине вагонников сорвано отправление со станции 14 поездов и все же это настоящее поражение ничему не научило руководителей вагонного участка и депо. 13 октября в смене диспетчера т. Курбатова по вине вагонников было сорвано несколько поездов. Тов. Курбатов вызвал ночью с квартиры тов. Сергеева и просил принять меры. В ответ на законное требование диспетчера тов. Сергеев ответил:

— Вы тревожите меня по такому микроскопическому вопросу. Вот в чем кроется причина срыва вагонниками движения поездов. Вот почему станция Сортировка попрежнему остается складом на колесах.

Не только т. Сергеева следует „потревожить“ за срыв поездов. Не тревожили еще за то партком узла ст. Сортировка и его секретаря тов. Полякова.

Гуляев, Г. Десятков.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.