

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 121 (509)

9 декабря 1939 года, суббота

ЦЕНА 5 КОП.

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ВЫПОЛНИТЬ ПРИКАЗ НАРКОМА

Сегодня мы публикуем изложение приказа наркома № 230-Ц о работе Томской дороги. Этот важнейший документ имеет огромное значение, и каждый железнодорожник Томской должен серьезно и критически подойти к своей работе. По-большевистски реализовать приказ — значит вывести дорогу в передовые по сети, преодолеть все трудности зимы. Мы должны хорошо помнить, что при большевистской организованности не страшны никакие затруднения.

В нашей памяти незабываемым остается гнев великого советского народа по поводу недавних провокаций финляндской военщины. В те дни железнодорожники Новокузнецкого отделения дали слово честным и самоотверженным трудом помочь Красной Армии, выполняющей боевую задачу, наглядно показывающей зарвавшимся провокаторам войны, сколько москалей стоит один финн. Сводки с фронта ежедневно приносят сведения о боевых действиях, о героизме советских танкистов, саперов, летчиков, которых не останавливают ни морозы, ни туманы, ни метели. Именно такими должны быть и наши железнодорожники.

Приказ наркома призывает к бдительности. Командиры обязаны немедленно проверить все участки, от которых зависит четкое движение поездов; вскрыть ошибки, допущенные в первые морозы и снеговые заносы, и вместе с коллективом по-большевистски их устранить.

Приказ обязывает в ближайшие дни разгрузить отделение от вагона вагонов. Надо прямо сказать, что до сего времени в практике некоторых командиров существует вредное самозащитное и кивание на соседа. Больше всего этим страдает зам. начальника отделения службы движения тов. Никольский и начальник станции Сортировочная тов. Чеботарев, ст. Усаты — тов. Украинцев. Кто, как ни они больше всех говорили о виноватых соседах? Практика показывает другое. Когда начали принимать составы с Сортировки — их отправлять не могли, так как они подчас не были готовы; тем не менее, не извлеки должного урока из поражений, тов. Никольский попрежнему остается „глубоко убежденным в виновности только соседа“. В таком тоне был сделан им и доклад по поводу приказа № 230-Ц на партийном собрании управления отделения. Надо решительно отказаться от подобных гнилых настроений, ибо держаться и дальше подобных настроений, — значит, — демобилизовать коллектив.

Каждый железнодорожник отделения должен понять требования наркома — решительно улучшить работу. В этом большая задача возлагается на старых железнодорожников, на стачановцев. Они, распространяя свой опыт, должны помочь молодым и малоопытным железнодорожникам в совершенстве овладевать техникой, своим личным примером увлекать весь коллектив так, как это делает орденосец — командир станции Кандалов тов. Бойков; так, как это делает машинист Вичекжанин, награжденный медалью „За трудовое отличие“; так, как это делает комсомолец-автоматчик, стачановец Миков.

Каждый должен понять свою ответственность за работу отделения, положить все силы для большевистской реализации приказа наркома № 230-Ц.

О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939-40 года

Изложение приказа № 230-Ц Народного Комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича

Народный комиссар товарищ Л. М. Каганович издал приказ № 230-Ц от 3 декабря 1939 года «О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939-40 года».

Томская дорога, указывает нарком, работает неудовлетворительно. Имея значительный избыток порожних вагонов, дорога в течение последнего времени ежедневно недогружала по 900 вагонов и срывала выгрузку свыше 400 вагонов в сутки. Порожние вагоны вместо отделений, решающих погрузку, скапливаются на транзитных отделениях — Новосибирском и Инском. 1 декабря на этих двух отделениях было 1.700 порожних вагонов сверх установленной нормы, тогда как в целом по дороге наличие порожних превышает норму на тысячу вагонов.

Главными болями пунктами на дороге, говорится дальше в приказе № 230-Ц, являются станции Инская и Новосибирск. Парк этих станций в два раза выше установленной нормы. Станция Инская из-за недостаточного освещения и плохой работы горки крайне медленно формирует поезда, в особенности ночью. 1 декабря при наличии 2.200 вагонов на станции было только 3 сформированных состава. Забитость этих двух узлов замедляет оборот паровозов, депо систематически недодают паровозы.

Плохая вывозка поездов из пунктов погрузки и медленное продвижение их до станции Инская создали недопустимо большое накопление вагонов на станциях Усаты, Новокузнецк и Белово. Эти станции, имея около 4 тысяч вагонов в избытке, задерживают продвижение поездов.

Нарком указывает также на совершенно нетерпимые срывы

снабжения паровозов топливом. При наличии топлива на дороге в достаточном количестве, паровозная служба дороги не обеспечивает своевременный развоз угля по складам важнейших депо. На станции Инская с 18 часов 21 ноября до 7 часов 22 ноября проставали в ожидании набора угля 18 паровозов. 24 ноября по Новосибирскому депо 4 паровоза простояли под снабжением топливом по 8 часов каждый из-за несвоевременного подвоза угля в бункера. Эти задержки паровозов под экипировкой вызвали серьезные перебои в работе станций Инская и Новосибирск, задержали поезда.

При первых больших морозах 22—30 ноября на дороге ухудшилась работа паровозов. За один день 29 ноября было 12 случаев невзятия поездов с места, 4 растяжки, 5 обрывов, 3 порчи паровозов и 1 случай возвращения поезда с перегона. За те же сутки по Барнаульскому депо недодало под поезда 6 паровозов из-за неготовности их по ремонту.

Все это показывает, что дорога недостаточно подготовилась к работе в зимних условиях. В результате оперативных мер, принятых НКПС, положение на дороге начало несколько улучшаться, однако Томская еще работает плохо.

Для обеспечения бесперебойной работы в зиму 1939-40 года нарком приказал:

Указания об организации работы в условиях зимы, изложенные в приказах НКПС № 231-Ц от 31 мая 1938 года и 313-Ц от 1 декабря 1938 года, полностью остаются в силе и в настоящее время. НКПС требует от начальника дороги, начальников служб, отделений, депо и станций, дистанций пути и связи при организации работы в зим-

ных условиях руководствоваться этими приказами, при этом в первую очередь сосредоточиться: по паровозному хозяйству — на улучшении качества ремонта паровозов и ухода за паровозами со стороны машинистов, сокращении недодач и порч паровозов, в особенности остановок поездов на перегонах по нагону пара и чистке топок; на проверке и устранении недостатков в организации экипировки, в особенности в работе эстакад и угледоъемных кранов; на контроле за работой и оказании помощи малоопытным машинистам и проверке знаний машинистами Инструкции по работе зимой; на проверке работы устройств водоснабжения и устранении недостатков по отоплению гидрокolloнок, ремонту плотин, галлерей, фильтров и колодцев; на улучшении работы топливных складов, распределении топлива, не допуская затруднений из-за неправильного и неоперативного маневрирования имеющимися ресурсами топлива;

(Из приказа Народного Комиссара путей сообщения № 230-Ц)

по паровозному хозяйству

на улучшении качества ремонта паровозов и ухода за паровозами со стороны машинистов, сокращении недодач и порч паровозов, в особенности остановок поездов на перегонах по нагону пара и чистке топок; на проверке и устранении недостатков в организации экипировки, в особенности в работе эстакад и угледоъемных кранов; на контроле за работой и оказании помощи малоопытным машинистам и проверке знаний машинистами Инструкции по работе зимой; на проверке работы устройств водоснабжения и устранении недостатков по отоплению гидрокolloнок, ремонту плотин, галлерей, фильтров и колодцев; на улучшении работы топливных складов, распределении топлива, не допуская затруднений из-за неправильного и неоперативного маневрирования имеющимися ресурсами топлива;

по движению — на улучшении

работы важнейших узлов, выделенных приказом № 313-Ц и оказании им необходимой помощи по сокращению избытка парка, формированию поездов и организации маневровой работы; на усилении руководства ночной работой станций, установив ночные дежурства руководящих работников в управлении дороги и отделениях, которые принимают доклады от ночных смен о выполнении ночной работы; на контроле за продвижением поездов, в особенности по главным направлениям, не допуская задержек в продвижении поездов;

по вагонному хозяйству —

на обеспечении бесперебойной работы автотормозов, не допуская задержек поездов из-за несвое-

временного устранения утечек воздуха из магистрали; на тщательном контроле за работой буксосмазочного хозяйства, своевременной перезаправке букс, правильном применении зимней и северной смазки;

по пути — на обеспечении быстрой

очистки перегонов и станций от снега во время метели, установления очередности очистки станционных путей и максимальном использовании при этом снегоуборочных машин, снегоочистителей, компрессоров и других механизмов; на постоянном наблюдении за щитовыми ограждениями и обеспечении своевременной перестановки сработанных или поваленных щитов, не допуская отложения снега у щитов более двух третей их высоты; на точном соблюдении приказа № 223-Ц от 28 октября 1939 года по замене остродефицитных рельсов и создании километрового запаса рельсов;

по связи — на проверке под-

готовленности к своевременной ликвидации повреждений линии связи от гололеда, на тщательном контроле за состоянием контактной системы электроприводов стрелок для предотвращения образования инея и своевременной его очистке.

Нарком предложил начальнику дороги т. Пушкину сосредоточиться на улучшении работы станций Инская, Новосибирск, Усаты и Новокузнецк, к 15 декабря освободить их от избытка вагонов.

Перечислив ряд других мероприятий, нарком потребовал от руководителей Томской немедленно принять меры по улучшению работы дороги и обеспечить бесперебойную работу в зимних условиях.

XVIII лет военизированной охраны

Сегодня военизированная охрана железнодорожного транспорта отмечает славную годовщину борьбы за неприкосновенность общественной социалистической собственности.

18 лет тому назад, в декабре 1921 года Всесоюзный Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР и Совет Труда и Оборон вынес постановление об организации на железнодорожном транспорте военизированной охраны, перед которой была поставлена боевая задача — охранять склады, грузы и сооружения транспорта.

За пройденный восемнадцатилетний путь военизированная охрана проделала большую работу в деле охраны социалистической собственности на железнодорожном транспорте. За этот

период военизированная охрана окрепла, стала сильна кадрами и опытом своей работы.

На основе развернутого социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки славную годовщину мы встречаем отличными показателями боевой и политической подготовки бойцами, командирами и политработниками.

Неузнаваемо выросли в отряде и люди. Бойцы военизированной стрелковой охраны это сознательные люди, передовые в семье железнодорожников. Многие старых рядовых бойцов мы сейчас видим на командных постах. Из рядовых бойцов сейчас уже стали командирами товарищи Лобанов, Кохан, Крысов, Козлов, Гончаров. Передо-

выми подразделениями в отряде являются пожарная команда (начальник т. Васильков и политрук т. Гончаров), отделение, которым командует т. Касаткин.

Работники военизированной охраны наряду с прямой работой оказывают большую практическую помощь в работе и других служб Новокузнецкого отделения. На 10 и 11 дистанциях пути в работе по подготовке железнодорожного полотна к зиме приняли участие 360 работников охраны, на шахтах по ликвидации отвалов угля работали 120 человек.

С чувством огромной радости узнали мы о заключении договора взаимопомощи и дружбы между Советским Союзом и Финляндской Демократической Республикой. Не видать больше прово-

каторам войны финляндской земли, не закабалить им больше финский трудовой народ. Теперь весь мир видит, кто подлинный друг финскому народу!

Отмечая славный юбилей, мы, работники военизированной охраны, еще больше повысим революционную бдительность. Еще зорче будем охранять общественную социалистическую собственность советского транспорта.

Вместе с железнодорожниками нашего отделения будем бороться с прожками вражеских элементов, пытающихся тормозить и мешать нормальной работе конвейера социалистической промышленности железнодорожного транспорта.

М. А. Гусев,
командир отряда.

Зарегистрированы окружными избирательными комиссиями кандидатами в депутаты Привокзального районного Совета депутатов трудящихся и включены в избирательные бюллетени:

По избирательному округу № 45
ИВАНЦОВ ВИТАЛИЙ ИВАНОВИЧ,
директор базы Текстильобита, кандидат в члены ВКП(б), 1912 года рождения.

По избирательному округу № 24
ПАНЫШИН СТЕПАН СЕРГЕЕВИЧ,
заведующий конторой Заготкож, член ВКП(б), 1901 года рождения.

По избирательному округу № 48
ГУСЕВ МИХАИЛ АЛЕКСЕЕВИЧ,
командир стрелковой охраны станции Новокузнецк, член ВКП(б), 1902 года рождения.

По избирательному округу № 20
БОЧАРОВА МАРИЯ МАТВЕЕВНА,
портниха артели «2-я пятилетка», член ВЛКСМ, 1919 года рождения.

По избирательному округу № 56
ТВЕРСКИХ ЛИДИЯ СТЕПАНОВНА,
начальник паспортного стола 11 дистанции пути Томской железной дороги, кандидат в члены ВКП(б), 1916 года рождения.

По избирательному округу № 8
ТАРАСОВА ПЕЛАГЕЯ МИХАИЛОВНА,
осмотрщик вагонов станции Новокузнецк, беспартийная, 1912 года рождения.

По избирательному округу № 52
БОЦАНОВА ВЕРА СЕРГЕЕВНА,
технолог мясокомбината, член ВЛКСМ, 1914 года рождения.

По избирательному округу № 33
БЫКОВ ДЕНИС АРТЕМОВИЧ,
председатель президиума Кузбасстрансспортсоюза, кандидат в члены ВКП(б), 1900 года рождения.

По избирательному округу № 59
МЕДВЕДЕВ ИВАН МАКСИМОВИЧ,
весовщик станции Новокузнецк, кандидат в члены ВКП(б), 1906 года рождения.

По избирательному округу № 16
БУЛГАКОВ ДМИТРИЙ АНДРИЯНОВИЧ,
начальник станции Новокузнецк, кандидат в члены ВКП(б), 1907 года рождения.

По избирательному округу № 44
ЗАЙЦЕВА НАТАЛЬЯ ПАВЛОВНА,
заведующая школой № 48, беспартийная, 1904 года рождения.

По избирательному округу № 19
ДМИТРОВСКАЯ ЗИНАИДА ИВАНОВНА,
домашняя хозяйка, беспартийная, 1884 года рождения.

По избирательному округу № 57.
БЕССОНОВА ЕВДОКИЯ ИВАНОВНА,
старший бракер хлебозавода № 1, член ВЛКСМ, 1918 года рождения.

По избирательному округу № 36
КАДЫШЕВ СЕРГЕЙ ЯКОВЛЕВИЧ,
старший бухгалтер 5-й жилищно-ремонтной конторы Томской железной дороги, член ВЛКСМ, 1912 года рождения.

По избирательному округу № 26
БУРДОВИЦЫН ВАСИЛИЙ КУЗЬМИЧ,
заведующий кладовой материального склада Томской железной дороги, кандидат в члены ВКП(б), 1904 года рождения.

По избирательному округу № 35
МУКИНА ПЕЛАГЕЯ ТЕРЕНТЬЕВНА,
инструктор Привокзального райсовета, член ВКП(б), 1908 года рождения.

По избирательному округу № 58
КОПЫТОВ ПЕТР ДМИТРИЕВИЧ,
начальник третьего отделения рабоче-крестьянской милиции, кандидат в члены ВКП(б), 1910 года рождения.

По избирательному округу № 37
ТАЛДЫКИН ПЕТР ФИЛИППОВИЧ,
ответственный секретарь Привокзального райсовета, кандидат в члены ВКП(б), 1914 года рождения.

По избирательному округу № 23
ВОСТРИКОВ ИВАН КИРИЛЛОВИЧ,
исполняющий обязанности председателя Привокзального райсовета, кандидат в члены ВКП(б), 1911 года рождения.

По избирательному округу № 21
ЧАЛЫЙ ЕВСЕЙ ФОМИЧ,
инспектор по подготовке кадров Райтрансторпгита, член ВКП(б), 1880 года рождения.

По избирательному округу № 17
НАБЕКОВА АНТОНИНА ИВАНОВНА,
стрелочница станции Новокузнецк, член ВЛКСМ, 1917 года рождения.

По избирательному округу № 10
АЛЬШЕВСКИЙ АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ,
сменный мастер завода «Утеплитель», кандидат в члены ВКП(б), 1915 года рождения.

По избирательному округу № 16
ШЕВЛЯКОВА МАРИЯ ЕФРЕМОВНА,
работница хлебозавода № 1, беспартийная, 1914 года рождения.

(Продолжение в следующем номере)



Содружество обеспечивает своевременное продвижение местного груза

(Лекция поездного диспетчера тов. П. И. Шипачева)

Своевременное продвижение местного груза к местам выгрузки дает огромнейшие резервы для увеличения плана погрузки важнейших государственных грузов угля и металла на дороге.

Надо сказать, что если диспетчеры будут рационально использовать локомотивы, то наверняка местный груз будет продвигаться к местам выгрузки гораздо быстрее и мы получим сотни вагонов дополнительных резервов для увеличения плана погрузки.

Сегодня я хочу рассказать как я при содружестве с машинистом и главным кондуктором сумел максимально использовать поездной паровоз и этим сэкономил дополнительный паровоз для вывоза местного груза на соседнее отделение.

7 декабря со станции Новокузнецк-пассажирская мне надо было отправить два поезда, один в Кандалей, а второй в Мундыбаш. Я рассчитал, что если машинист проведет порожняковый состав до Кандалей с кривоносовской скоростью и быстро обернется в Кузнецк, то он успеет подогнать свой паровоз к составу, отправляющемуся в Мундыбаш по графику и освободить второй паровоз, назначенный по графику для вывоза местного груза на соседнее отделение.

Вызвав машиниста паровоза № 720-25 тов. Шмакова и главного кондуктора тов. Обухова к селектору, подробно рассказал им о намеченном плане и дал им задание. Товарищи Шмаков и Обухов поддержали намеченный план. С ними я заключил социалистический договор.

Включившись в соревнование с машинистом и главным кондуктором я вызвал дежурного по станции Кандалей тов. Артамонова и предупредил его о том, чтобы имеющийся на станции грузовой состав был подготовлен к приходу порожнякового состава. Тов. Артамонов вместе со своей сменой четко выполнил мое распоряжение. Прибывший паровоз с порожняком немедленно вернулся на станцию Новокузнецк-пассажирская с грузным составом и был готов для ведения состава в Мундыбаш.

Таким образом вместе с товарищами Шмаковым, Обуховым и Артамоновым мы высвободили назначенный по графику паровоз и отправили 38 вагонов, груженных лесом, на станцию Калзагай под выгрузку.

Такие возможности мы имеем ежедневно и их надо использовать, что даст нам сотни вагонов дополнительных резервов для увеличения погрузки.

СТОЯТ ПОЕЗДА, СТОЯТ ЭЛЕКТРОВОЗЫ

Во время затруднений на дороге с продвижением составов из Кузбасса начальник станции Новокузнецк-сортировочная тов. Чеботарев не без удовольствия заявлял: «Дайте только электровозы и поезда пойдут без всяких задержек».

Когда стали подгонять достаточное количество электровозов «готовые» поезда оказались непригодными к отправлению. Нередкие случаи, когда электровозы на станции стоят по 4—5 часов или отправляются резервом по неготовности составов. Так, 7 декабря из-за несвоевременной подготовки составов выбито два поезда из графика. Вот к чему приводит благодушие тов. Чеботарева.

Руководители станции, смирившись с безобразиями и привыкшие искать причину плохой работы станции у соседа, не организуют маневровую работу. Только по этой причине на станции скопились многочисленные склады угля и металла на колесах. Весовые пути забиты груженными и порожними вагонами. Отдельные вагоны здесь стоят больше месяца.

В ночь на 6 декабря на станции формировали тяжеловесный состав. Дежуривший заместитель начальника станции тов. Давыдов, вместо борьбы за правильное формирование состава, сам посоветовал составительской бригаде сформировать поезд с браком, надеясь обмануть кондукторскую бригаду при отправлении, но маневры Давыдова не увенчались успехом.

Принимая состав, кондукторская бригада обнаружила допущенный по совету Давыдова брак. Поезд пришлось переформировать. Подогнанный электровоз простоял в ожидании подготовки состава 3 часа 48 минут.

Г. Десятков.

Партийно-хозяйственный актив

8 декабря, в клубе ст. Новокузнецк-пассажирская, состоялся партийно-хозяйственный актив Новокузнецкого отделения совместно с руководителями железнодорожных цехов копей и транспортного цеха завода.

Актив заслушал доклад заместителя начальника дороги т. Туробова о задачах железнодорожников Новокузнецкого отделения в связи с приказом наркома № 230-Ц.

После оживленных прений актив принял решение.

Отчет об активе будет помещен в следующем номере.

ТАК С БРАКАМИ НЕ БОРЮТСЯ

В приказе 209-Ц Лазарь Моисеевич Каганович ясно определил задачи политических работников. Политические работники не могут быть простыми сигнализаторами или информаторами. Это предупреждение целиком относится и к партийным организациям в их роли по реализации приказа № 202-Ц. Партийные работники, развертывая разъяснительную работу, осуществляя контроль над деятельностью хозяйственного руководства, обязаны возглавить борьбу с браками, авариями и крушениями.

Такого вывода не сделал для себя узловой партийный комитет ст. Сортировочная.

За последнее время станционные пути забиты погруженными маршрутами. Не без вины руководства станции вагоны простаивают огромное количество часов. Между службами нет большевистской слаженности. На узле только из-за расхлябанности и грубейшего нарушения дисциплины не снижаются браки, а третьего декабря произошло крушение.

Все это результат притупления борьбы за крепкую трудовую дисциплину. Большая ответственность за созданное положение возлагается на узловой партий-

ный комитет. По словам секретаря парткома тов. Полякова, партийный комитет серьезно занимается укреплением трудовой дисциплины. Заслушивал отчеты руководителей.

Партийный комитет действительно неоднократно ставил вопросы о борьбе с браками и слаженности, но в решениях вы не найдете сколько бы ясных и направляющих указаний. Приведем одно малоотличающееся от других решение узлового парткома о работе станции и вагонного депо. 26 ноября на заседании парткома по докладу начальника станции тов. Чеботарева и начальника депо, т. Марченко коммунисты развернули большевистскую критику, вскрыли серьезные недостатки. И тем не менее партийный комитет принял ни к чему не обязывающее «каучуковое» решение. Приведем сокращенно все его пункты: 1) обязать хозяйственных руководителей совместно с партийными и комсомольскими организациями мобилизовать коллектив на выполнение приказов, 2) Осу- дить практику расформирования маршрутов и резко углубить работу станции. 3) Обязать товарищей Марченко и Чеботарева

развернуть социалистическое соревнование. 4) Предложить тт. Чеботареву и Марченко периодически проводить совещание комсомольских бригад с производственными и политическими вопросами. И последний пункт о том, где проводить планерку.

Это называется партийная установка. Сам тов. Поляков сейчас стал втупие, как проверять исполнение решений и определить — углубил работу тов. Чеботарев или не углубил. Партийный комитет свылся с невыполнением своих решений. Недавно секретарь парткома попытался призвать к порядку заместителя начальника станции коммуниста т. Давыдова, срывающего план погрузки угля. Давыдов ответил демагогией против парткома. После этого партийный комитет замолчал.

Узловой партийный комитет станции Сортировочная не возглавил борьбы за трудовую дисциплину, его члены предпочитают отделяться общими решениями и не реагировать на безобразия, лихорадящие работу узла.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.