

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О СОЗЫВЕ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Созвать третью Сессию Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик 25 мая с. г. в гор. Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. Калинин.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. Горкин.**

Москва, Кремль.
5 мая 1939 года.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Партия, правительство и лично товарищ Сталин каждодневно проявляют большое внимание и заботу о людях, о их идейно-политическом росте и культурной зажиточной жизни. Эта сталинская забота ярко отражена в решениях XVIII съезда ВКП(б) — о дальнейшем подъеме материально-культурного уровня трудящихся в Третьей Пятилетке.

Выражая сталинскую заботу о людях и их запросах Народный комиссар путей сообщения товарищ Лазарь Моисеевич Каганович придает большое значение культурному обслуживанию пассажиров.

В своем приказе № 81-Ц «Об организации пассажирских перевозок 1939 года» товарищ Каганович дал развернутую программу действий для работников пассажирского движения в деле улучшения заботливого, культурного обслуживания пассажиров как в пути следования поездов, а равно и в вокзалах, в залах ожидания.

Товарищ Каганович указывает: «... Обратить особое внимание на исправность ходовых частей, тормозов, ударных и упругих приборов, дверей, оконных рам, вентиляции, баков, приборов уборных, электрической проводки, арматуры, на крепление динамомашины, аккумуляторных ящиков, осевых шкивов, полностью обеспечить вагоны электрическими лампами. Произвести наружную и внутреннюю очистку и мойку вагонов, поправить окраску, а при необходимости — произвести полную окраску».

Это требует от командиров и политработников Новокузнецкого пассажирского отделения в равной степени как и от всех работников пассажирских служб оперативно-го руководства в своей работе, мобилизации всего коллектива, стахановцев и ударников на выполнение боевого приказа наркома.

Необходимо еще раз проверить свою готовность к летним пассажирским перевозкам отвечающим тем указаниям, которые требует приказ наркома 81-Ц, чтобы обречь нашего советского пассажира сталинской заботой и вниманием.

Все это можно сделать только при широком развертывании социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки, при повседневном внедрении опы-

та работы лучших стахановцев. Прежде всего приказ наркома № 81-Ц надо довести до сознания каждого работника пассажирской службы, чтобы каждый работник станции, вокзала и пассажирского поезда никогда не забывал как аксиому, что он имеет дело с живыми людьми.

В Новокузнецком пассажирском отделении есть не мало замечательных стахановцев, как тт. Барзенкова, бригадир проводников, Бессекая, проводница держатель «Переходящего мандата», дежурные по вокзалу Котельникова, Важенина, билетный кассир Мещерякова и другие показывают образцы стахановской работы, культурного обслуживания пассажиров, опыт которых надо повседневно популяризировать среди вновь подготовленных кадров.

Наряду с этим начальник пассажирского отделения тов. Лучников не навел культурного порядка в пригородных поездах и на линии Новокузнецк — Мундыбаш. Поезда ходят не полновесные, в вагонах грязно, уборные не работают, грубое обращение проводников, а отсюда и плохое обслуживание пассажиров.

Кроме того, как правило из-за неразворотливости руководителей паровозного депо Новокузнецк и станции Новокузнецк-пассажирская поезда срываются отправление по графику.

Это позорное явление как видно несколько не тревожит товарищей Бобина и Юрченко, которые до сих пор не уяснили себе важности своевременного обеспечения паровозами поезда и их отправления по графику. И хуже того не редки случаи когда подаются под пассажирские поезда неисправные паровозы.

Товарищ Каганович в своем приказе № 81-Ц требует: «Особое внимание обратить на борьбу с халатным отношением отдельных диспетчеров к своевременному продвижению пассажирских поездов и дежурных по депо к выдаче под поезда безусловно исправных паровозов».

Пассажирские перевозки, их культурное обслуживание — это большая и ответственная задача, стоящая перед новокузнецкими железнодорожниками, от которых требуется повседневное четкое выполнение приказа сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича № 81-Ц.

Как я осуществляю авангардную роль на производстве

На транспорте я работаю с 1935 года. На первых порах работал подручным слесарем по ремонту вагонов. Работа мне нравилась и я с большим желанием стремился ее освоить. Через месяц меня перевели уже на самостоятельную работу слесарем. В это время я особенно заинтересовался техникой строения вагона, достал техническую литературу по этому вопросу и приступил к изучению вагонного хозяйства. Учеба помогла освоить технику и я добился высокой производительности труда. С 1936 года стал работать без единого брака, по-стахановски, давая высокое качество ремонта.

В мае 1936 года за хорошую работу я был премирован руководством вагонного участка, а в 1937 году получил денежную премию в сумме 300 рублей от начальника дороги. В этом же году меня командировали в Новосибирск на курсы по повышению квалификации командного состава, где я учился три с половиной месяца.

Курсы дали многое, я отлично освоил технику вагонного дела, прослушал предмет экономики железнодорожного транспорта и другие предметы, учебу окончил с хорошими оценками и мне хотелось как можно скорее приступить к своей любимой работе.

20 января 1938 года приехав из Новосибирска я узнал, что меня выдвигают на должность мастера цеха текущего ремонта. Здесь я глубоко и серьезно занялся изучением работы по технологическому процессу, чтобы добиться ремонта вагонов в день

их отцепки и ликвидации остатка больных вагонов.

Для того, чтобы достигнуть успехов в ремонте вагонов я стал вести массово-разъяснительную работу в бригадах цеха, в обеденный перерыв проводил с рабочими беседы, рассказывал им какими методами можно добиться нулевого остатка больных вагонов, читал статьи из газет о работе стахановцев, добившихся высокой производительности труда и отличных успехов по ремонту вагонов.

Вскоре каждый рабочий цеха был охвачен социалистическим соревнованием имени Третьей Сталинской Пятилетки. Работа стала подвигаться успешно, сократилось число браков, большинство вагонов в цехе ремонтировали в день их отцепки.

С каждым днем возрастала производительность труда, улучшалось качество ремонта. Цех в социалистическом соревновании с другими цехами депо начал выходить в число передовых, увеличилось число ударников и стахановцев: из 48 рабочих уже насчитывалось 34 стахановца и 11 ударников. В цехе полностью были ликвидированы браки и нарушения трудовой дисциплины.

В апреле 1938 года я вступил в ряды коммунистической партии большевиков. С этого времени я еще больше стал бороться над собой и добиваться отличных производственных показателей в своем цехе.

Я твердо усвоил, что коммунист прежде всего должен быть передовиком производства, своим личным примером показывать образцы стахановской работы,

учить других, помогать отстающим, всегда держать авангардную роль на производстве. Эти задачи я и стал осуществлять в своей дальнейшей работе.

Лучшие стахановцы цеха текущего ремонта тт. Бобровский, Исачкин, Сидоров, плотники тт. Авдоничев, кандидат в члены ВКП(б), Груздев и другие хорошо помогли мне расширить и укрепить стахановское движение в цехе. С их помощью я добился ремонта вагонов в день их отцепки и нулевого остатка больных вагонов.

1 мая руководство вагонного депо выдвинуло меня на работу старшего мастера безотцепочного ремонта в пункт технического осмотра вагонов.

Свою новую работу я начал прежде всего с изучения людей, знакомства с работой лучших стахановцев, чтобы их опыт передавать всем рабочим пункта.

Наряду с производственной работой, я систематически занимаюсь изучением „Краткого курса истории ВКП(б)“, тщательно конспектирую весь материал. Сейчас приступил к изучению третьей главы учебника. Это хорошо помогает моему политическому росту, сознанию и осуществлению авангардной роли на производстве.

В ближайшие дни партийная организация меня принимает в члены ВКП(б), это почетное звание коммуниста я оправдаю с честью.

П. И. Рудько — мастер, безотцепочного ремонта пункта технического осмотра вагонов депо Новокузнецк.

КУЛЬТУРНО ОБСЛУЖИТЬ КАЖДОГО ПАССАЖИРА

В 2 часа 10 минут дня с опозданием на 1 час 35 минут на ст. Новокузнецк - пассажирская прибыл поезд № 58. Пассажиры спешили в здание вокзала. Группа молодых людей, спросив у дежурного где находится буфет, направились пообедать. Приготовившись вымыть руки, они увидели неприглядную картину, одна из сотрудниц буфета мыла руки своему ребенку в обеденной тарелке. Тщетно пассажиры искали умывальник, его нигде не оказалось.

В буфете скопилось большая очередь за фруктовой водой. Буфетчица наливая ее слегка обтирала стаканы, а некоторые совершенно даже не споласкивала водой.

На полу валялся мусор, хлебные крошки, но никто из сотрудников буфета не позаботился культурно обслужить пассажиров.

Неприглядно и неуютно в здании вокзала. На лавках и столах много пыли, поэтому большинство пассажиров предпочитает лучше провести время на улице.

Комната матери и ребенка имеет очень маленькое помещение, особенно изолятор, где стоит всего лишь две койки, бывают случаи, когда пассажиры не имеют

возможности поместить заболевшего ребенка. Для матерей не создано никаких удобств, поставлено только 3 кушетки, что далеко не обеспечивает их отдых.

Удивительно и такое явление, когда матери поступая в комнату вместе с ребенком не проходят совершенно никакой дезинфекции. Заведывающий санитарным участком т. Сорокин не боится за это дело, а заведывающий поликлиникой тов. Ильин, в ведении которого находится комната матери и ребенка, редко посещает ее, не интересуется тем, как же обслуживают маленьких пассажиров и их матерей.

На станции до сих пор еще есть нерадивые работники, которые далеки от мысли проявить теплую заботу о пассажирах.

9 мая агент справочного бюро т. Бикетова сообщила радиисту неправильно о том, что пригородный поезд отправляется с четвертого пассажирского пути, тогда, как он фактически должен был отправиться с четвертого товарного пути. Дежурный по вокзалу т. Шевченко не проверила, где стоит состав, и в результа-

те, многие пассажиры опоздали на поезд.

На станции бывают частые перебои с кипятком ввиду того, что до сих пор водопровод в кипятке не отремонтирован.

Начальник вокзала тов. Бауло сейчас приступил к ремонту помещения вокзала. Но наряду с этим надо хорошо подготовить весь коллектив сотрудников к культурному обслуживанию пассажиров.

Для этого в первую очередь необходимо вырастить новых стахановцев, передавать опыт лучших из них всем сотрудникам, наладить проверку исполнения порученной работы.

Такие работники станции, как билетный кассир т. Мещерякова, весовщик, комсомолец т. Корпачев, обучивший четырех женщин на должность весовщика, швейцар т. Сальникова, подомойка т. Пущкарева, недавно выдвинутая на должность няни, уже готовы к образцовому, культурному обслуживанию пассажиров, изо дня в день они показывают стахановские образцы работы и являются лучшим примером для других работников станции.

Н. Рудакова.

Крепить социалистическое содружество с металлургами

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ КОЛЛЕКТИВ

Решительно борясь за выполнение взятых обязательств в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, коллектив станции Новокузнецк-сортiroвочная значительно улучшил свою работу. Если в марте план погрузки по станции был выполнен на 85 процентов, то в апреле мы его выполнили на 104 процента, а по металлу на 110 процентов. Коммерческий простой вагонов снизили на 4,5 часа ниже установленной нормы и отправили 98 процентов поездов по расписанию. Из отсталых станция вышла в передовые и получила переходящее знамя дороги.

На станции выросла новая армия стахановцев. Смена маневрового диспетчера т. Дзезюля, развернув коллективное стахановское движение, вышла в число передовых смен. Она получила переходящее красное знамя руководства отделения. Инициаторы социалистического соревнования составитель т. Лузанов и старший стрелочник т. Ивлев завоевали «Переходящие мандаты». Замечательные образцы стахановской работы показали тт. Монаков, Синцов и другие.

Было бы неправильно и ошибочно красноречиво коллективу успокаиваться на достигнутых успехах. у нас еще есть много недостатков. Первая смена ранее работавшая не плохо, 2 мая допустила взрез стрелки.

В мае мы не выполняем установленный наркомом план погрузки металла. Еще не добились содружества с металлургами.

Недоговорившись с работниками транспортного цеха и отдела сбыта мы неправильно планируем и часто разбиваем кольцевые маршруты. Только за 6 дней мая было сорвано 7 кольцевых маршрутов, а отдельные вагоны простаивают на подъездных путях десятки часов.

В ночь на 10 мая маневровый диспетчер т. Литвенко погруженные 5 вагонов на шахте имени Орджоникидзе не убрал в течение 11 часов. Такие случаи

были и в смене маневрового диспетчера т. Березовского.

Все эти факты говорят за то, что коллективу станции нужно еще много поработать над тем, чтобы удержать переходящее красное знамя.

В исправлении этих недостатков коллективу станции должно оказать помощь руководство отделения, которое сейчас еще вместе с надлежащей помощью подчас тормозит в работе станции, особенно неправильной подачей порожняковых составов.

9 мая по подходу было намечено подвести 30 порожних платформ к 6 часам, а их подвели только в 7 часов 40 минут. Второй состав порожняка намеченный прибытием на станцию в 8 часов, прибыл только в 24 часа.

Начальник отделения т. Гельман и диспетчерский коллектив отделения плохо убирают готовые поезда со станции, отдельные поезда простаивают на станционных путях в ожидании отправления до 15 часов.

7 мая в 17 часов 52 минуты был готов к отправлению западный поезд, а его отправили только в 6 часов 50 минут 8 мая потому, что дежурный по отделению т. Легков и поездной диспетчер т. Шипачев не подогнали электровоза.

Из-за неподгонки электровоза 9 мая местный груз стоял в ожидании отправления 5 часов, а маршрут Н-10 простоял больше 10 часов тогда, как дежурный по отделению т. Коробов и диспетчер т. Любавский в 20 часов отправили электровоз № 18—28 резервом, а второй электровоз отправили резервом в 24 часа.

Наш коллектив горит желанием выполнить с честью приказ Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича № 65-Ц, нужно только чтобы руководство отделения оказало нам живую оперативную помощь.

Г. Чеботарев—начальник станции Новокузнецк-сортiroвочная.

КРОСС ИМЕНИ ТОВАРИЩА ШВЕРНИКА

С 12 по 24 мая по всему Советскому Союзу проводится традиционный кросс имени Шверника. Ежегодно проводимый кросс стал лучшим средством подготовки физкультурных организаций к летнему сезону и массового вовлечения трудящихся в сдачу норм на значок «Готов к труду и обороне».

Сейчас в связи с проведением кросса все партийные, комсомольские и профсоюзные организации, а также бюро физкультурных организаций и физоргов нашего отделения должны активно включиться в подготовку к кроссу, добиваясь максимального вовлече-

ния в него работников отделения и членов их семей.

Всего в кроссе имени Шверника от нашего отделения примут участие 685 человек. Районный совет «Локомотива» установил контрольные цифры участников по организациям: паровозное депо—120 чел., вагонное депо—80 чел., электрификация—20 чел., ст. Новокузнецк-сортiroвочная—50 чел., отделение—20 чел., резерв проводников—20 чел., диспетчерская—10 чел., стрелочная охрана—30 чел., вагонный участок—15 чел., Мундыбаш—40 чел., Кузнецово—30 чел., Кандакан—30 чел., Смирновка—20 чел., Усяты—200 чел.

Боевая программа действий

Приказ Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича № 65-Ц является боевой программой действий для железнодорожников и металлургов о ликвидации залежей металла на Кузнецком металлургическом заводе имени Сталина.

Со дня опубликования приказа наркома прошло уже не мало времени, но металл из отвалов вывозится медленно.

Основная причина медленного вывоза металла из отвалов состоит в том, что Управление отделения и дороги не взялись понастоящему за обеспечение завода подвижным составом.

За 9 дней мая ст. Новокузнецк-сортiroвочная должна была погрузить по приказу наркома 3789 вагонов металла, она погрузила всего только 2748 вагонов или 72 процента. За эти дни завод недополучил 941 платформу.

Подвод порожняковых составов и грузовых поездов до сих пор происходит начкообразно. В отдельные дни грузчики, работающие на заводе, часами просят без дела, или получается наоборот, подгонять одновременно вагонов столько, что нехватает рабочей силы.

Надо сказать, что и на Кузнецком металлургическом заводе погрузочные работы организованы плохо. Даже то недостаточное количество порожняка, которое поступает на завод, не всегда полностью используется. За 8 дней мая из наличия имеющегося подвижного состава завод не освоил 242 крытых вагонов и 63 платформы.

Коллектив красноречиво станции Новокузнецк-сортiroвочная в предмайском социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки добился неплохих успехов.

Развертывая борьбу за выполнение приказа Народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича № 65-Ц в отдельные дни станция грузит более 400 вагонов в сутки.

Этот передовой коллектив Новокузнецкого отделения мог бы ежедневно грузить больше 400 вагонов металла, но вся беда в том, что между транспортниками станции и завода нет слаженной деловой увязки, не оказывается социалистическая помощь друг другу.

Руководство станции, добившееся замечательных успехов в социалистическом соревновании, еще не сумело по-настоящему развернуть борьбу за своевременное использование каждого вагона под погрузку металла.

Больше суток на станционных путях среди груженых вагонов стояло 23 порожних, пригодных для погрузки металла. Их только смогли собрать и подать под погрузку в ночь на 10 мая стахановцы смены маневрового диспетчера тов. Литвенко.

Начальник станции тов. Чеботарев и парторг тов. Морозов недостаточно ведут борьбу со срывщиками погрузки металла на заводе.

Еще хуже дело обстоит с организацией погрузки на дополнительных складах. Сюда не подвезены шпалы, нет увязочной проволоки, где рабочим приходится много времени затрачивать в поисках этих материалов. К местам погрузки даже не организован подвоз питьевой воды.

Обо всем этом прекрасно знает коммерческий отдел Кузнецкого металлургического завода, его руководитель т. Булахов, но мер к устранению этих недостатков не принимает.

Десятки вагонов ежедневно простаивают по одному—два часа также по той причине, что начальник отдела сбыта т. Ковалев не обеспечивает во время документами на отгружаемый металл.

Руководство станции Новокузнецк-сортiroвочная взялось оказать помощь в своевременном обеспечении цехов документами. Для подготовки и визировки документов к заводу прикрепили товарного кассира, но товарищ Ковалев не сумел использовать правильно эти возможности.

Начальники смен железнодорожного цеха завода недостаточно борются за продвижение порожняка к фронтам погрузки. 9 мая начальники смены т. Гордеев продержал на станции 80 платформ в течение 3 часов 30 минут.

Маневровые диспетчеры ст. Новокузнецк-сортiroвочная также еще не проявляют должной заботы о быстрейшем продвижении порожняка и грузов на завод. Ежедневно имеются случаи перепростоя подвижного состава на

станционных путях. Между маневровыми диспетчерами и начальниками смен завода нет тесной увязки в работе.

Не оказывают никакой помощи и грузовые диспетчеры отделения работникам станции и завода, они даже не знают истинного положения на заводе и очень часто передают в Управление дороги путанные сведения, а заместитель начальника отделения по грузовой работе товарищ Нечитайло не требует от диспетчеров и не организует их на выполнение приказа наркома № 65.

Стахановцы завода и станции развертывая социалистическое соревнование на одно дежурство по боевому борются за выполнение приказа наркома. Лучшие образцы в социалистическом соревновании по организации погрузки металла показывают весовщики тт. Гуляев, Малуго, Евтушенко, Сафонов, Шуклин, Заикина и другие, но их опыт еще не восприняли многие весовщики.

В отдельные дни мы перевыполняем погрузку металла, но образцы этих отдельных дней не сумели закрепить в повседневной своей работе, этого мы в ближайшие дни добьемся, если руководители отделения и дороги нам помогут, будут давать точную информацию о подходах и планомерно подводить порожняковые и грузовые поезда.

Г. Заболотный—заместитель начальника ст. Новокузнецк-сортiroвочная по грузовой работе.

БОЛЬШЕ СЛАЖЕННОСТИ В РАБОТЕ

Многочисленные факты говорят о том, что в транспортном отделе Кузнецкого металлургического завода нет большевистской организованности, командиры этого цеха не включились по-настоящему в социалистическое соревнование, а руководители станций не оказали им социалистической помощи.

9 мая на завод прибыл состав груженых и порожних вагонов. Командиры заводской сортировки вместо того, чтобы группу порожних вагонов, стоящую в голове состава, подать на фронт погрузки, отправили их вместе с груженными под выгрузку.

На центральном материальном складе, где происходит отгрузка холодного чугуна погрузочные работы организованы плохо.

7 мая сюда подано 97 вагонов. Одновременно с подачей вагонов пришло 115 грузчиков. Казалось бы эта армия грузчиков немедленно загрузить все вагоны, но вагоны стояли на фронте погрузки по 3—6 часов.

Причина в том, что начальник погрузо-разгрузочной конторы тов. Бубарев не обеспечил грузчиков носилками. На всем складе нашелся единственный трап. Пока грузчики ходили в поисках досок, прошло около часа.

На механических складах рельсоотделки погрузка происходит быстро. Механизмы работают безотказно, однако вагоны после погрузки стоят по 2—3 часа потому, что не организована

увязка грузов на подвижном составе. На днях погрузку 14 вагонов производили 2 часа, а на увязку этих же вагонов было затрачено 3 часа.

Командиры транспортного отдела завода не занимаются вопросами организации погрузки, об этом красноречиво говорят факты погрузки на коксовой сортировке. Там установлен транспортер, который обслуживает 20 женщин и грузит один вагон за 9—10 часов.

Тогда, как этим транспортером, если его поставить не на верхний путь, где он стоит, а на нижний и организовать работу по методу товарища Байдмана, можно было бы грузить вагон за 15—20 минут.

Начальник отделения тов. Гельман и его заместитель по грузовой службе тов. Нечитайло много говорят об оказании социалистической помощи работникам завода, но этой помощи не оказывают.

Задача командиров отделения прежде всего не отталкиваться, а помочь командирам Кузнецкого металлургического завода—организовать погрузку металла так, чтобы беспрекословно выполнить приказ Народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича—ежедневно грузить не менее 400 вагонов металла.

Г. Десятков.

За редактора Г. ЦУКАНОВ.