

БОРЬБА С АВАРИЯМИ— ГОСУДАРСТВЕННОЕ ДЕЛО

(С технической конференции по безопасности движения поездов на ст. Новокузнецк-сортiroвочная).

Еще недавно ст. Новокузнецк-сортiroвочная считалась передовой на дороге и стахановцам этой станции, усилиями которых были достигнуты успехи в работе, было вручено переходящее красное знамя управления дороги. Руководители станции начальник тов. Чеботарев и парторг тов. Морозов, успокоились и сложили оружие. Не большевистское отношение руководителей станции к борьбе с нарушителями Правил технической эксплуатации, с нарушителями трудовой дисциплины не замедлило вредно отразиться на работе станции.

В начале июня на ст. Новокузнецк-сортiroвочная произошли три крупных аварии, явившиеся результатом преступного нарушения Правил технической эксплуатации и трудовой дисциплины.

Эти серьезные обстоятельства подтолкнули руководителей Новокузнецкого политотдела провести техническую конференцию по безопасности движения поездов на ст. Новокузнецк-сортiroвочная. Плохо только то, что начатое хорошее дело они пустили на самотек. Подготовкой конференции никто не занимался, а в период работы конференции на ней никто не присутствовал из работников отделения, политотдела, а также из аппарата участкового ревизора по безопасности движения поездов.

Хотя конференция была и недостаточно подготовлена, однако же она сыграла положительную роль, заставила руководителей станции пересмотреть свои позиции, вскрыла ряд серьезных недостатков, наметила практические мероприятия по борьбе с браками и авариями.

На конференции был заслушан доклад маневрового диспетчера тов. Курбатова о технике безопасности и содоклады стахановцев дежурного по станции тов. Лисицина о содержании стрелочного хозяйства, составителя тов. Лузанова о формировании поездов и технического конторщика тов. Шелепова о технической документации.

Тов. Курбатов сделал короткий, но обстоятельный доклад. Он указал, что по сравнению с прошлым годом браки и аварии на станции резко снизились.

— Однако снижение браков, и аварий—заявляет тов. Курбатов,—не должно послужить поводом к успокоению. Надо учесть, что последние три аварии—прием двух пассажирских поездов на занятый и не на соответствующий пути, а также сход поезда, настолько серьезны и преступны, что не могут служить сравнением с прошлыми браками.

— Если проанализировать некоторые наши браки,—продолжает тов. Курбатов,—то причины их становятся ясными. Не все еще работники нашей станции твердо усвоили Правила технической эксплуатации и не редко, что такие отсталые рабочие грубо

попирают конституцию транспорта. Основные виновники приема поезда на занятый путь дежурный по станции Михалев и сигналист Гордымов, плохо знали Правила и не всегда их выполняли. Централизация на нашей станции—новое для нас дело, мы все не твердо ее знаем, а Михалев и Гордымов хотя и непосредственно соприкасались с ней, однако не знали ее вовсе.

По этим же причинам мы не выполняем приказ № 105-Ц. Отправление поездов по графику у нас срывается. Бывают и такие дежурства, когда все поезда, за исключением сетевых, идут не по расписанию. На днях составитель Матвейчук неправильно сформировал поезд, выбил его из графика и задержал на 3 часа. В голову поезда Матвейчук поставил 40 вагонов протонных без ручного тормоза. Хотя он и знал, что поезд в таком виде не пойдет, а все же своевременно не исправил, с надеждой, что поезд удачи как нибудь вытолкнет за пределы станции. В результате за декаду с 28 мая мы отправили 32 поезда по диспетчерскому приказу.

Не редки случаи и нарушения специализаций путей. 7-й путь предназначен для приема и отправления поездов, а на нем стоят вагоны с разным грузом и разного назначения. Поезда мы принимали на те пути, которые к этому моменту оказались свободными, а не на те, на которые следовало бы принять их.

Из доклада тов. Курбатова видно, что на узле не ведут борьбы с очковителем. Почти все руководители смен пункта технического осмотра практикуют вредную выдумку. При обнаружении неисправных вагонов в поездах некоторые сменные мастера и старшие осмотрышки отцепляют их и отправляют на соответствующие пути, а заявок на отцепку вагонов не делают. Закончив ремонт вагонов, они ставят их в поезд, а затем указывают, что произведен укрупненный ремонт без отцепки.

Смена маневрового диспетчера тов. Курбатова считается передовой однако же имеет два брака в работе. И в смене тов. Курбатова есть люди не усвоившие Правил, не честно относящиеся к работе. Старший осмотрыш Шелепов долгое время работал на посту № 2, но своего района не знал. Вместо того, чтобы помочь Шелепову, с боевого поста его перевели на „спокойный“ пост, где он работал раньше.

— Кадры нашей станции—говорит т. Лисицин,—все время пополняются новыми людьми, не знающими транспорта и его законов. Не мудрено, что большинство новых железнодорожников не знают основных приказов наркома. С момента издания приказа № 83-Ц о борьбе с авариями и крушениями прошло много времени. Наш любимый нарком

Л. М. Каганович потребовал от командиров транспорта, чтобы приказ № 83-Ц был объявлен всем транспортникам под расписку. Я считаю, что не лишним было бы провести эту эффективную меру вновь, прежде глубоко изучив этот замечательный приказ.

Централизация настолько точное устройство, что при полном освоении Правил пользования ею браки в работе невозможны. Тов. Лисицин пришел на пост централизации не зная этого сложного дела. Он начал глубоко и вдумчиво изучать нормальное положение стрелок и зависимость станции. Теперь он хорошо освоил СЦБ и может тщательно проконтролировать каждый маршрут, приготовленный сигнальником, а в случае необходимости может и заменить сигнальщика.

Составитель т. Лузанов обстоятельно изложил свой метод работы, глубоко проанализировал причины брака в работе составительских бригад. Основной причиной задержки формирования составов,—указывает т. Лузанов,—плохая работа списщиков и технических конторщиков. Мелочную разметку вагонов они производят так, что не сразу найдешь ее, а подчас и не разберешь. Всем известно, как должна производиться разметка, а наши списщики пишут там, где им вздумается.

Уже давно работников станции Новокузнецк-сортiroвочная сигнальные принадлежности пришли в негодность, но по неизвестным причинам их не меняют. Флажки стали неопределенного цвета, не хватает на стрелочных постах и башмаков. Такое сигнальное хозяйство не обеспечивает безопасности. Когда машинисту непонятен сигнал, он должен остановить паровоз. Но вот на станции маневровые машинисты настолько привыкли нарушать Правила, что хоть каким угодно способом дадут сигнал, они все равно едут не считаясь с тем понятен ли сигнал или нет.

Поделились своим опытом работы на технической конференции технические конторщики т. В. Шелепов, старший стрелочник т. З. Жиров, в своих выступлениях много вскрыли недостатков дежурный по парку т. Е. Тимошенко, составитель т. И. Колотовкин, маневровый диспетчер т. С. Березовский, старший весовщик т. И. Гуляев, дежурный по станции т. Кабанов и другие.

Участники технической конференции в своем решении наметили провести ряд практических мероприятий в целях усиления борьбы с авариями и крушениями. Намечено широко развернуть работу с общественными инструкторами безопасности, поднять их роль в деле борьбы за выполнение указаний и приказов наркома товарища Л. М. Кагановича.

П. Тимошенко.

Социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки



Л. Н. ПИСКУНОВА—комсомолка-стахановка, из уборщиц выдвинута на работу пролазчика пункта технического осмотра вагонов ст. Новокузнецк-сортiroвочная.

К Дню железнодорожников

Машинисты-кривоносовцы паровозного депо Усаты с честью выполняют взятые на себя обязательства к Дню железнодорожников. Работая на маневровой работе дают высокую производительность труда.

Машинист т. Лобов М., работающий на паровозе № 735-76 ежедневно перевыполняет норму, давая от 124 проц. и больше.

Машинист паровоза № 737-80 т. Ларчик норму выполняет на 172 процента, машинист паровоза № 732-54 т. Дудин дает за смену 195 процентов.

З. У.

Водят поезда на высоких скоростях

Машинист паровоза № 728 - 78 т. Куршев водит поезда на высоких технических скоростях. 18 июня он довел техническую скорость до 45,5 километра в час, при норме 31,6.

От него не отстает машинист-кривоносовец этого же паровоза т. Петрашев, который имеет техническую скорость 40,3 километра в час.

Машинист паровоза № 732-58 тов. Башкатов тоже по-кривоносовски водит поезда. Техническая скорость его машины составляет 37,7 километра в час, вместо нормы 31,6.

Н. Ч.

Передовики социалистического соревнования

Социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки вызвало высокий производственный подъем среди железнодорожников паровозного депо Новокузнецк.

16 июня передовики социалистического соревнования механического цеха дали отличные показатели в выполнении производственного плана. Слесарь-инструментальщик т. Гладченко Андрей довел производительность труда до 483 процентов, заработав за смену 37 рублей. Слесарь-инструментальщик т. Сиваляпов Василий выполнил план на 464 процента.

Токарь товарищ Челбаков Сергей дал 350 процентов производительности труда, фрезеровщик т. Кобелев Степан—312.

По-стахановски работали токари т. Кононов, давший 346 проц. к плану и т. Ефременко, выполнивший дневное задание на 201 процент.

Стахановские образцы стрелочников

Стрелочники 9 и 10 постов ст. Усаты тт. Гуменщикова, Титова, Левончукова и Широких показывают образцы стахановской работы. Они работают без браков и на-

Кузнецы тт. Якубенко и Лузин дали 474 процента производительности труда и заработали за свой рабочий день свыше 66 рублей.

17 июня передовики механического цеха закончили рабочий день высокими качественными показателями. Токарь т. Третьяков Алексей выполнил производственный план на 390 проц., строгальщик т. Мерзляков Александр—на 336, строгальщик тов. Редькина Анна—на 218.

19 июня стахановцы механического цеха дали высокий процент производительности труда и отличное качество работы. Медник т. Дубин Степан выполнил производственное задание на 741 процент, заработав за смену свыше 68 рублей. Слесарь-инструментальщик т. Гладченко Андрей дал 645 процентов к плану, а строгальщик т. Строгий—451 процент.

Н. Чошкина.

Я. Тарасов.—дежурный по станции,

Обмен стахановским опытом

КАК Я СПИСЫВАЮ ПОЕЗДА

На ст. Новокузнецк-сортiroвочная я работаю с 1 февраля 1938 года. В начале работал списчиком вагонов, работу всегда старался выполнять четко, быстро и высококачественно. Вскоре меня выдвинули на должность технического конторщика. На новой работе я повседневно контролировал каждый свой шаг, чтобы еще лучше осваивать порученное дело, стать стахановцем-патриотом нашего железнодорожного транспорта.

На нашей станции 2 парка — старый и новый. Я работаю в новом парке в смене № 2. При вступлении на дежурство принимаю у сменного конторщика документы сформированных поездов, затем иду непосредственно к поезду и тщательно просматриваю правильно ли заполнен каждый документ. Если при этом оказывается ошибка, то я звоню начальнику станции по грузовой части. Тот посылает весовщика для проверки и только тогда вносится поправка в документ, а если это из своей погрузки, то выписывается новый документ.

Потом я отыскиваю по натурным листам вагон с неправильным номером, ищу конкретного виновника, допустившего ошибку, пишу об этом факте докладную начальнику станции для принятия мер.

При подборке документов внимательно слежу за станцией назначения и дорогой проверяю правильно ли взвешен груз и написан ли номер накладной на дорожную ведомость. Те документы, которые окажутся еще неготовыми я передаю их номера в товарную контору для того, чтобы быстрее выписать.

После подборки документов заполняю контрольный листок, отмечаю номер накладной, груз и станцию назначения, затем

выбираю породу 2-х осных и 4-х осных вагонов, подсчитываю количество вагонов и учитываю сколько в поезде сформировано транзитных вагонов.

Заполнив и подписав натурный листок, я даю его для подписи диспетчеру или дежурному по парку, затем сдаю поезд главному кондуктору. Кондуктор расписывается и я вручаю ему фабричную марку, номер которой отмечаю в книге учета фабричных марок.

По отправлению поезда извещаю по телефону оператору, спрашиваю его номер поезда и время отправления для того, чтобы отметить в натурном листке и в книге учета фабричных марок.

В процессе всей своей работы я выработал более усовершенствованный метод для списывания составов при выбытии поездов с завода. Раньше я, как большинство технических конторщиков много времени терял в ожидании документов, чем затруднялась не только работа составителя, но и всей смены. Сейчас, как только поезд прибывает я даю задание списчику списывать состав. Потом с ним вместе мы проверяем по документам и вагонным листам состав. После проверки я заполняю натурный листок, подсчитываю вес. Затем подбираю документы по порядку.

В своей работе технический конторщик должен иметь производственную дружбу и полную слаженность с составителем поездов, маневровым диспетчером, старшим осмотровиком, весовщиком и технической конторой другого парка. Только при этих условиях технический конторщик может работать по-стахановски.

В. А. Шелепов — технический конторщик станции Новокузнецк-Сортировочная.

ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА ВСТРЕЧУ ОТЛИЧНОЙ РАБОТОЙ

Коллектив рабочих под'емного цеха паровозного депо Новокузнецк в Сталинском dniu железнодорожников взял обязательство выпустить из ремонта 10 паровозов при норме 8, иметь не менее 150 процентов производительности труда, полностью ликвидировать нарушения трудовой дисциплины, паровозы ремонтировать доброкачественно, недопуская повторных ремонтов.

Стахановцы и ударники цеха по-боевому выполняют взятые на себя обязательства.

В социалистическом соревновании впереди идет бригада № 2 комсомольца т. И. И. Дензанова, которая держит переходящее красное знамя депо.

Социалистическое соревнование помогло мне стать стахановцем цеха, подлинным патриотом нашего железнодорожного транспорта.

Я работаю в паровозном депо с июня 1936 года. В начале был чернорабочим. Когда вступил в соревнование работа у меня стала спориться лучше и я извлек желанное ученье на слесаря. Днем выполнял свою основную работу, а вечерами ходил учиться у лучших слесарей — стахановцев под'емного цеха, старался упорно овладеть слесарным делом.

После двух с половиной месяцев учебы я держал испытание и получил второй разряд. Наряду с работой подручного слесаря я продолжал занятия по технической учебе.

Социалистическое соревнование и занятия по технической учебе дали мне возможность встать в ряды стахановцев нашего производства. Сейчас я имею уже пятый разряд, повседневно перевыполняю производственное задание, зарабатываю в среднем 650 рублей в месяц.

В своей работе я никогда не допускаю браков и нарушений трудовой дисциплины потому, что хорошо изучил техминимум. Кроме того я изучил на отлично Правила технической эксплуатации, сигнализацию и инструкцию по движению поездов.

Обязательства взятые мною в десятилетие города Сталинка и металлургического завода и в Сталинском dniu железнодорожника я выполняю с честью; встречу эти исторические праздники подлинно стахановскими образцами работы.

Г. З. Дручинин — слесарь под'емного цеха паровозного депо Новокузнецк.

СЛЕСАРИ-СТАХАНОВЦЫ

Стахановцы и ударники промывочного цеха паровозного депо Новокузнецк в социалистическом соревновании добились хороших производственных успехов.

16 июня слесари т. С. Фирсов и С. Пивоваров выполнили производственный план на 307 процентов, заработав за смену 52 рубля.

17 июня слесари т. Д. Гринченко и И. Ляшенко дали 288 процентов производительности труда. Их дневной заработок составил 62 рубля.

Слесари т. П. Цикунов и И. Большух выполнили производственное задание на 156 процентов, а слесари т. Ермоленко и Кривоустов — на 125.

БЕСПРЕКОСЛОВНО ВЫПОЛНЯТЬ УКАЗАНИЯ НАРКОМА

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своем боевом приказе потребовал от руководителей дороги и служб по настоящему развернуть учебу среди женщин. Обучить на дороге не менее 2000 женщин разным специальностям транспортного дела.

Начальник 2-го пассажирского отделения т. Лушников выполняя указания наркома по деловому организовал учебу женщин. С 5 июня на курсах проводников и билетно-багажных кассиров обучается 90 человек.

Но пока-то на нашем отделении это проделал только т. Лушников, а руководители остальных служб, начальник отделения т. Гельман, начальник паровозного депо Новокузнецк т. Бобин и многие другие не придали этому вопросу серьезного значения.

По намеченной разрядке по службе движения должно обучаться 110 женщин, но обучается всего только 38 человек, а в паровозном депо Новокузнецк занимается 10 человек вместо 23.

Не лучше дело с обучением женщин обстоит в вагонных участках и дистанциях пути.

Быковский — инспектор-методист.

Работа отделения

за 17, 18, 19 июня

Погружено 82,7 проц.
В том числе погружено
угля 85,7 проц.
Металла 76,8 проц.
Коммерческая стоимость 115,3 проц.
Отправлено поездов
по расписанию 98 проц.
Проследовало поездов
по расписанию 91,8 проц.

Решающие станции отделения работали так:

Ст. Кандап (нач. Артамонов) план погрузки выполнен на 106,2 проц.
Ст. Новокузнецк-сортiroвочная (нач. Чеботарев) план погрузки выполнен на 85,1 проц.
Ст. Усаты (нач. Топорченко) план погруз. вып. на 84,8 проц.
Ст. Зенково (нач. Смышляев) план погрузки выполнен на 73,5 проц.
Ст. Мундыбаш (нач. Сухоруков) план погруз. вып. на 65,2 проц.

Единодушно одобряем приговор

Ознакомившись с процессом о крушении на ст. Ельцовка, коллектив рабочих под'емного цеха паровозного депо Новокузнецк единодушно одобряет приговор трибунала Томской дороги над виновниками крушения.

Совершенно справедливо трибунал дороги приговорил старшего стрелочника Трошкина, как главного организатора крушения, к высшей мере уголовного наказания — расстрелу, дежурного по станции Ковалевского — лишению свободы на 10 лет, машиниста Проскурякова и старшего кондуктора Мартыненко к одному году исправительно-трудовых работ.

В своем приказе № 83-Ц любимый нарком Лазарь Моисеевич Каганович указал: «... что крушения и аварии являются основным злом и бичом всего железнодорожного транспорта».

Это указание должен твердо помнить каждый железнодорожник и в повседневной упорной работе вести решительную борьбу с бракоделством и разгильдяйством, которые порождают крушения и аварии.

Мы, рабочие под'емного цеха, будем неуклонно проводить в жизнь приказ № 83-Ц Л. М. Кагановича. К великому Сталинскому dniu железнодорожников берем обязательство полностью ликвидировать браки в работе и прийти с хорошими показателями в выполнении производственного плана.

По поручению коллектива рабочих:

Бессонов В. С., Дручинин Г. З., Анопов И. А., Сергомасов И. П., Алаторцев В. С.

ПРИГОВОР ОДОБРЯЮ

Приговор суда по делу крушения на ст. Ельцовка, в котором вынесено суровое наказание виновникам крушения, я одобряю целиком и полностью.

Нужно твердо помнить, что нарушителям железного закона транспорта — графика движения поездов — не должно быть никакой пощады. Главный организатор крушения старший стрелочник ст. Ельцовка Трошкин, приговоренный трибуналом дороги к расстрелу и дежурный по станции Ковалевский, получивший десятилетний срок лишения свободы, наказаны по заслугам.

Для того, чтобы четко выпол-

нить приказ № 83-Ц наркома о борьбе с крушениями и авариями нужно прежде всего честно и добросовестно изучать и выполнять свои обязанности, отлично знать Правила технической эксплуатации, решительно бороться с бракоделами и разгильдяями.

К Сталинскому dniu железнодорожников — 30 июля, я беру на себя обязательство работать только на отлично, не допускать ни единого брака в своей работе.

П. Ф. Чумичкин — слесарь под'емного цеха паровозного депо Новокузнецк.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Отличники учебы

В школе мастеров социалистического труда ст. Новокузнецк-сортiroвочная обучается группа в 27 человек старших осмотровиков вагонов.

В начале учебы эта группа брала обязательство усвоить основной предмет — вагонное дело с оценкой на хорошо и отлично.

Свое обязательство группа выпол-

полнила. Проведенные испытания показали, что из 27 человек учащих 14 выдержали испытания на отлично и 11 на хорошо.

Все учащиеся этой группы также готовятся к сдаче испытаний на отлично и хорошо по остальным предметам.

Быковский.

Готовим достойную встречу

Мы, коллектив тяговой электростанции Новокузнецк, обсудили обращение коллектива тяговой подстанции Белово и включились в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилети.

К Дню железнодорожников — 30 июля — мы обязались прийти с отличными показателями в работе.

По поручению коллектива: **Будаков, Проскуряков и Федан.**

Больше организованности

5 месяцев тому назад руководством 7 дистанции связи начало готовится к проведению среднего и текущего ремонта телеграфно-телефонной линии, но по настоящему все же не подготовилось.

Вместо того, чтобы приступить к ремонту с первого мая начали только 3 июня. С первых же дней сказалась плохая подготовка. За 14 дней отремонтировано

12 километров вместо 126 по норме.

Причина такого позорного отставания с ремонтом кроется в том, что начальник дистанции тов. Киселев и его заместители тов. Бахарев не организовали работу в бригадах и не обеспечили их необходимым инструментом и материалами.

Я. Бедненко.

Диспетчерский коллектив отделения недостаточно ведет борьбу с простоями поездов паровозов. Больше всего паровозы простаивают по вине диспетчера т. Лисина. На днях Лисин потребовал вызвать поездную бригаду на паровоз № 7479, которая проси-

дела без дела час и была отослана обратно домой по ненадобности.

15 июня из-за нечеткой команды Лисина паровоз № 123 простоял на раз'езде Спиченково без дела 7 часов.

Тугашов.

Отв. редактор **Т. Кузьменко.**