

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ПРОВЕДЕМ ПАРТИЙНО-ТЕХНИЧЕСКУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ

30 июля — исторический и радостный день в жизни советских железнодорожников. В этот день в 1935 году передовые люди железнодорожного транспорта были приняты в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства. На этом приеме товарищ Сталин в своей гениальной речи дал великие указания о слаженности и взаимодействии в работе всех частей транспорта, об ответственности людей транспорта перед своей родиной.

Указания товарища Сталина стали боевой программой всех железнодорожников в борьбе за дальнейший подъем транспорта. Под руководством сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича железнодорожники одержали огромные победы, превратившие транспорт в одну из передовых отраслей народного хозяйства.

В своем выступлении на XVIII съезде партии товарищ Л. М. Каганович подробно рассказал о победах железнодорожников и о задачах транспорта в Третьей Сталинской Пятилетке. Большое внимание уделил товарищ Л. М. Каганович мобилизации внутренних резервов имеющихся на транспорте для выполнения государственного плана перевозок.

Одна из главных причин отставания нашего отделения как раз и есть плохая мобилизация внутренних резервов, неудовлетворительное использование их под погрузку угля и металла.

Чтобы со всей большевистской прямотой вскрыть корни плохой работы отделения и наметить конкретные мероприятия по мобилизации внутренних резервов в конце июля созывается отделенческая партийно-техническая конференция.

Решающим резервом является ускорение оборота вагонов. Этот вопрос и будет стоять в центре внимания партийно-технической конференции, которая проверит, как выполняется приказ № 100-Ц

от 15 апреля 1935 года «Об ускорении оборота вагонов», сделает большевистский анализ причин простоя вагонов на станциях.

На конференции будет стоять один основной доклад передового дежурного по отделению товарища **Коробова**, который расскажет как он применяет метод знатного диспетчера тов. Загорко, организует людей смены на выполнение графика движения поездов, как улучшить планирование работы отделения и станции, как организовать предварительную точную информацию о подходах поездов и обеспечить деловой контакт с клиентурой, с работниками кузнецкого завода и угольных трестов, совместно с ними продвигать сквозные стахановские поезда.

На конференции выступят стахановцы-кровоносовцы, политехнические работники и командиры, поделятся опытом своей работы, внесут свои практические предложения для улучшения работы отделения.

Сейчас перед партийными, профсоюзными и хозяйственными организациями стоит боевая задача — по-большевистски организовать подготовку к партийно-технической конференции, мобилизовать всех стахановцев-кровоносовцев на обсуждение тезисов докладов, публикуемых с сегодняшнего числа в нашей газете, вносить свои деловые практические поправки, дополнения.

Весь коллектив нашего отделения маневровые диспетчеры, дежурные по станции, составители, стрелочники, кондукторы, машинисты, осмотрщики и другие работники должны принять самое активное участие в работе партийно-технической конференции, чтобы вскрыть все резервы, все возможности для улучшения работы нашего отделения, покончить с его позорным отставанием и ознаменовать Сталинский день железнодорожника выполнением и перевыполнением государственного плана погрузки и выгрузки.

Вызов принимаем

Мы, коллектив кузнецкого цеха паровозного депо Новокузнецк, прочитав обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги, вызов их принимаем и подготовим вполне достойную встречу в Всесоюзному дню железнодорожника.

К Дню железнодорожника коллектив нашего цеха обязался выполнять производственный план на 250 процентов и это обязательство перевыполняем, в июне

выполнили на 300 процентов.

Цех сейчас стахановский. У нас у всех одно стремление работать только на хорошо и отлично.

Единодушно присоединяясь к стахановцам и командам Северо-Донецкой дороги к Сталинскому дню железнодорожника придем еще с лучшими производственными показателями.

Ф. С. Волков, П. Кудрявцев, А. Чернов, Н. Болбат, Х. Баландин.

БОЛЬШОЙ ПОЖАР НА ГЕРМАНСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ВЕРФИ

Польское телеграфное агентство сообщает, что на верфи Энгельс-бредт, в Кепенике, близ Берлина, где строятся подводные лодки, в ночь на 8 июля вспыхнул большой пожар, уничтоживший

все сооружения, запасы материалов и находившиеся на постройке 56 лодок.

Указывается, что убытки от пожара достигают значительной суммы.

11 июля. (ТАСС).



На снимке: стахановцы-осмотрщики-автоматчики станции Кандалакш тт. **А. И. Маргачев** и **С. Д. Гришин**.

К новым производственным победам

13 и 14 июля на планерных совещаниях смен **№ 2** и **4** ст. Новокузнецк-пассажирская было зачитано обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги и ответ железнодорожников Томской.

С большим воодушевлением выступали стахановцы. Они говорили о достигнутых производственных победах и брали обязательства.

Старший осмотрщик вагонов тов. Соловьев обязался не задерживать поезда, отправлять их строго по наркомовскому графику. При отправлении поездов применять гарантийные путевки.

Сцепщик тов. Горбачев обязался работать на отлично. Формировать поезда быстро. Гостехэкза-

мен сдать на хорошо.

Стрелочница тов. Петрова обязалась свой пост и стрелочное хозяйство содержать в отличном состоянии, точно готовить маршруты, встречать и провожать все поезда.

Еще целый ряд стахановцев тт. Первушин — старший осмотрщик, Бухарина — весовщик обязались Сталинский день железнодорожников встретить наилучшими показателями в своей работе.

Коллектив станции горит желанием к Дню железнодорожника вывести свою станцию в передовые.

Вересов — секретарь партбюро ст. Новокузнецк-пассажирская.

К ПАРТИЙНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ОТДЕЛЕНИЯ ТЕЗИСЫ ДОКЛАДА ДЕЖУРНОГО ПО ОТДЕЛЕНИЮ тов. КОРОБОВА ОБ УСКОРЕНИИ ОБОРОТА ВАГОНОВ Планирование работы отделения и информация о подходах

Правильное планирование перевозок является важнейшим условием в выполнении государственного плана погрузки, выгрузки и улучшения работы отделения. Еще в 1934 году СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли специальное постановление о планировании перевозок и о работе отделений и станций.

Постановление партии и правительства обязывает начальника отделения разрабатывать практические мероприятия по выполнению государственного плана перевозок, а начальники станций несут персональную ответственность за правильность учета наличия вагонного парка и его использование.

Однако на нашем отделении до сих пор не налажено четкое планирование и информация о подходах поездов, что тормозит в выполнении государственного плана погрузки и выгрузки.

План работы должен составляться на точно проверенных данных, чего пока нет на нашем отделении. Зачастую планирование происходит так: на 0 часов 5 минут намечается отправление поезда **№ 809**, а на 1 час 30 минут поезда **№ 1055** назначением Топки-

Белово, но сколько вагонов идет в отдельности Белово и Топки, в чей адрес и какой груз ни начальник станции, ни дежурный по отделению не знает. Дежурный по отделению не получивший точных сведений от начальника станции не знает, что он сможет сдать на соседнее отделение и в какое время и это приводит к срыву отправления поездов по наркомовскому графику.

Начальник станции Усяты планирует формирование и отправление поездов из тех вагонов, которые находятся на шахтах под погрузкой, но не учитывает их назначения, а дежурный по отделению не контролирует начальника станции и поезда выбиваются из графика.

То же самое можно сказать о начальнике станции Новокузнецк-сортировочная, который составляя план не учитывает, что даст завод, когда и какого назначения груз и это также приводит к срыву отправления поездов по графику из-за недостатка груза определенного назначения. Это влияет на работу ст. Усяты, где электровазны ожидающие груза со ст. Новокузнецк-сортировочная уходят резер-

Поддерживаем славный почин

Ознакомившись с обращением стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги коллектив рабочих комсомольско-молодежной смены ст. Новокузнецк-сортировочная единодушно включается во Всесоюзное социалистическое соревнование патриотов железнодорожной державы.

К 30 июля — историческому празднику железнодорожников комсомольцы и внесоюзная молодежь смены обязались притти с отличными производственными показателями, дать высокое качество работы и завоевать первое место среди соревнующихся смен станций.

Приближаясь к знаменательной дате — Сталинскому дню железнодорожника, коллектив смены показывает хорошие образцы в выполнении производственного плана.

Стахановцы тов. Лисицын — дежурный по станции, тов. Ананьин — старший стрелочник второго поста и другие честно и добросовестно выполняют порученную им работу, помогают отстающим.

Один из лучших стахановцев, держатель «Переходящего мандата» старший стрелочник тов. Жиров переведен сигнальником.

Сейчас наша смена заняла первое место на станции и к Всесоюзному Сталинскому дню железнодорожника коллектив ее обязался никому не уступить первенства в социалистическом соревновании.

В. Я. Курбатов.

(Окончание см. на 2 стр.).

К ПАРТИЙНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ОТДЕЛЕНИЯ

Окончание тезисов доклада дежурного по отделению тов. КОРОБОВА

Планирование работы отделения и информация о подходах

Начальники станций получили план работы отделения в соответствии с технологическим процессом и наличием маневровых средств на станции распределяют работу по маневровым паровозам и доводят план до всех исполнителей станций, депо, пункта технического осмотра вагонов и других. С этого момента и разворачивается борьба за выполнение этого плана.

Для того, чтобы составленный план выполнялся точно, необходимо увязывать план подхода местного груза и отправления поездов. В плане должны быть указаны номера электропоездов в соответствии с каждым отправляемым поездом.

Это необходимо для того, чтобы работники станции знали от какого поезда и под какой состав подходить электропоезд, но надо сказать, что в практике у нас получается совершенно иное, мы составляем план, а Беловское отделение не обеспечивает электро-

возами и толкачами. В результате план не выполняется, получаются окна на графике, потому что намеченные поезда не уходят.

Корректировка плана также производится не в указанные сроки приказом НКПС № 313-Ц.

Для выполнения плана необходимо, чтобы каждый дежурный по станции, маневровый и поездной диспетчеры и дежурные по отделению совместно боролись за его неуклонное выполнение, а не думали о невозможности выполнения. Надо, чтобы дежурный по станции, диспетчер получив план хорошо ознакомились сами и ознакомили всех работников станции, пункта технического осмотра и, чтобы каждый знал, что и когда делать для обеспечения отправления поездов по наркомовскому графику и культурной работы комплексных бригад с тем, чтобы повседневно добиваться снижения простоя вагонов, увеличения плана погрузки и выгрузки.

Почему мы слабо внедряем метод товарища ЗАКОРКО

Для того, чтобы овладеть методом знатного диспетчера тов. Загорко необходимо помнить и выполнять основные шесть условий:

1. Знать людей на своем участке, всегда правильно расставлять силы, организовать труд людей, за сухими цифрами телефонограмм и черточками графика видеть живого человека, которому поручено ответственное задание и которому всеми силами надо помочь выполнить это задание.

2. Отлично знать свой участок, профиль пути, расположение путей на станциях, технические возможности паровозов, состояние водоснабжения, связи и тому подобное. Перед каждым дежурством узнавать, как на участке обстоит дело, систематически выезжать на линию.

3. Знать экономику района, прилегающего к диспетчерскому участку, быть знакомым с грузооборотом предприятий, договорными регулирующими взаимоотношения транспорта с клиентурой.

4. Непрерывно изучать подходы поездов и информировать о них своевременно дежурных по станциям.

5. Организовать подготовку составов и отправление их точно по графику, а не быть бесстрастным наблюдателем. Добиваться, чтобы не было ни одного случая отмены поезда и задержки в пути.

6. Заботиться не только о своей смене, но и о работе участка в течение всех суток, об успешной работе соседних участков и всей дороги.

Люди решают успех в работе, которых мы должны знать, знать их качество и даже политический облик каждого работника станции.

Тов. Загорко в свободное время от дежурства выезжал на линию, сопровождал поезда, знакомился с людьми, изучал их. Он

изучал и техническое оборудование станций, перегонов. Имея все данные работы станций и зная людей, он знал как к кому подойти. Тов. Загорко всегда имел успех потому, что на графике за черточками видел живых людей.

Как же обстоит дело у нас? Наши диспетчеры систематически на линию не выезжают, не изучают людей, технику, устройство станций, перегонов. Диспетчеры товарищи Шипачев, Макеев выезжают на линию от случая к случаю, а поэтому они плохо знают даже движение, работающие на станциях, а о паровозниках, вагонниках и связистах даже не приходится говорить.

Социалистических договоров с поездными бригадами мы не заключаем. Также не соревнуемся с работниками транспортных отделов завода, угольных трестов и с диспетчерами Беловского отделения, а они нас подводят очень часто.

Начальники станций составляя план не имеют при себе данных о наличии местного груза, а мы диспетчеры не требуем от них точного наличия груза, а записываем то, что они скажут.

Я помню, когда начальник станции Новокузнецк-сортiroвочная тов. Чеботарев, имея готовый состав с местным грузом планировал его отправлять в 21 час 40 минут, тогда как этот состав можно было отправить в первую очередь — в 17 часов 44 минуты.

Организация тяжеловесных и эстафетных поездов в данный момент находится в неразрешенном положении. Одно время мы отправляли такие поезда, но не закрепили этих достижений, а забросили, как будто бы так и надо.

А почему это так? Потому, что мы диспетчеры не организуем стахановских и эстафетных поездов, не проявляем никакой

заботы, а само, конечно, не организуется.

Прав т. Загорко, когда он говорит, что когда работники линии видят, что диспетчер заботится о строгом выполнении графика, помогает работникам станций, то они становятся инициативнее, а это как раз то, что требуется от диспетчера, чтобы поднять инициативу работников линии.

Для того, чтобы дежурный по отделению был организатором и инициатором всех новшеств и замечательных дел, необходимо разгрузить его от излишней информационной работы (дача сведений управлению дороги, копирование графика линейного диспетчера и так далее), а особенно при наших условиях работы. Часть информации, такой, как идет погрузка на Кузнецком ме-

Работа с людьми единой смены

Знатный диспетчер тов. Загорко и товарищи Кутаврин, Еремин, Ильин и другие придают большое значение работе с людьми, ибо люди выполняют работу и от того, как они будут организованы, расставлены, будет зависеть успех работы.

Наше отделение имеет протяжение всего 130 километров, что дает возможность каждому диспетчеру и дежурному по отделению бывать на линии, изучать людей, помогать отстающим, разоблачать дезорганизаторов и нарушителей трудовой дисциплины.

Какие же методы конкретной помощи работникам линии мы можем применить в наших условиях работы?

Выезд на станции, где одновременно изучать людей, работу станций, расположение путей и работу клиентуры.

Дежурный по отделению и диспетчер при выезде на линию может лично участвовать в формировании поездов, что даст безусловно положительный результат. Мы изживем то положение, которое у нас сейчас существует на ст. Новокузнецк-сортiroвочная, когда комплексные, составительские бригады формируют поезда так, что почти от каждого сформированного состава приходится выбрасывать неисправные вагоны и это приводит к срыву отправления поездов по графику.

Созыв сменных совещаний, на которых мы подводим итоги работы, итоги социалистического соревнования, показываем лучших людей и помогаем отстающим, проходят у нас от случая к случаю.

Если мы будем регулярно проводить сменные совещания, то, в особенности поездной диспетчер и дежурные по отделению, будут иметь возможность изучать людей и передавать опыт передовых стахановцев одной станции другой. На их примерах будем воспитывать отстающих, так как плохая работа одного дежурного по станции тормозит работу всего отделения.

В порядке практического предложения я хочу предложить, чтобы сменные совещания созывались не реже одного раза в месяц и

таблургическом заводе, можно возложить на начальника станции Новокузнецк-сортiroвочная.

Не лучше дело у нас и с продвижением местного груза. Диспетчер Московского отделения дороги имени Дзержинского в своей брошюре о работе с местным грузом ярко характеризует какой огромный успех в работе дает диспетчерский паровоз. В наших условиях я неоднократно предлагал ввести специальный, третий маневровый паровоз на ст. Новокузнецк-сортiroвочная, который бы обслуживал ст. Новокузнецк-сортiroвочная и передавал местный груз на ст. Новокузнецк-пассажирская и обратно, но этого я так и не добился. В практике работы местный груз на этих станциях имеет длительные простои.

причем с работниками таких станций, как Усаты, Новокузнецк-сортiroвочная, Новокузнецк-пассажирская, Кандалеп и Мундыбаш проводить отдельно от промежуточных станций, так как работа этих станций имеет большую разницу от работы промежуточных станций.

Надо практиковать созыв смен по станциям, то есть только совещания смены одной станции, на которых ставить конкретные вопросы работы этой смены.

Порядок проведения сменных совещаний должен быть не такой, как он есть сейчас, по всем вопросам, а должны ставиться конкретные вопросы.

Сопровождение поездов диспетчером и дежурным по отделению имеет исключительное значение в организации стахановской работы паровозных и кондукторских бригад, изучение их, а особенно мы должны познакомиться с работой машинистов электропоездов, но к сожалению мы ездим на электропоездах не можем лишь только по той причине, что руководство отделения не обеспечило нас правом проезда на электропоездах.

Надо практиковать выезд в депо с графиком исполненного движения.

Практиковать хотя бы один раз в квартал проведение совместных совещаний работников Беловского и Новокузнецкого отделений с участием кондукторов и машинистов.

Поездной диспетчер — основная фигура ускорения оборота вагонов. Для этого он обязан своевременно обеспечить каждый готовый, сформированный на станции состав локомотивом и кондукторской бригадой.

Начальник станции, старший диспетчер отделения и начальник отделения на проводимых планерных совещаниях должны систематически анализировать выполнение заданного плана, вскрывая недостатки, принимая конкретные меры к их устранению, а также показывать лучшие образцы стахановско-кривоносской работы с тем, чтобы ценные опыты замечательных людей становились достоянием всего коллектива.

Стахановские поезда и содружество с клиентурой

Стахановское движение на транспорте появилось в 1935 году. Машинист депо Дебальцево Донецкой железной дороги тов. Кривонос перекрыл все существующие предельские нормы технической и коммерческой скорости.

С этого момента во всех отраслях железнодорожного транспорта началось замечательное стахановско-кривоносское движение. Социалистическое соревнование и стахановско-кривоносское движение воодушевляет нас, железнодорожников, на борьбу за культурную, безаварийную работу, за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки.

На нашем отделении в прошлом году стахановцы развернули борьбу за организацию стахановских поездов. Первым организатором стахановских поездов является заместитель начальника ст. Усаты тов. Украинцев, который награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Что из себя представляют стахановские поезда? Это слаженная работа всех звеньев железнодорожного транспорта и клиентуры.

Делается это так: состав идет из Белова, его объявляют стахановским, когда он прибывает на станцию к этому времени уже подготовлен паровоз, вагонники встречают и осматривают состав с ходу, составительская бригада ожидает результат осмотра и при обнаружении неисправного вагона немедленно выбрасывает его. Таким образом, через 30 минут состав уходит на копи под погрузку, а через 3 с половиной — 4 часа выходит на станцию в груженом состоянии и через 30 — 40 минут отправляется со станции.

При организации стахановских поездов на своем отделении мы можем вертушку, которая вращается Усаты — завод поворачивать не один раз в сутки, а два. Это огромнейшие внутренние ресурсы.

Также не исключена возможность получения внутренних ресурсов от ускорения продвижения и разгрузки прибывающих маршрутов с Магнитогорской рудой, когда мы будем продвигать и выгружать их по стахановски.

Прибывающие составы, груженные рудой в Усаты в 6 часов можно с успехом использовать под погрузку угля до конца отчетных суток.

ИНОСТРАННАЯ ХРОНИКА

На Курильских островах Японии произошла забастовка японских рыбаков, которым рыболовная компания снизила заработную плату. Полиция подавила забастовку и арестовала 12 рыбаков.

В 1933—34 учебном году в государственных высших школах Польши обучалось 43 тысячи человек, вследствие значительного ухудшения материального положения учащихся в 1938—39 учебном году количество их уменьшилось до 37100 человек.

Отв. редактор Т. КУЗЬМЕНКО.