

Ускорение оборота вагонов является решающим резервом в выполнении государственного плана погрузки

(Из постановления партийно-технической конференции Новокузнецкого отделения)

XVIII съезд партии поставил грандиозные задачи перед железнодорожным транспортом и всеми железнодорожниками. На основе овладения техникой своего дела, повышения культурно-технического уровня, развертывания социалистического соревнования и стахановско-кривосовского движения добиться высоких показателей использования железнодорожной техники и подвижного состава, выполнить и перевыполнить задание Третьей Сталинской Пятилетки, повысить производительность труда на 32 процента.

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своей речи на XVIII съезде партии призвал всех стахановцев-кривосовцев, комбайнеров, политработников, партийных и непартийных большевиков транспорта в соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки еще шире развернуть борьбу за ускорение оборота вагонов, являющегося решающим резервом в выполнении государственного плана погрузки.

Наше Новокузнецкое отделение оснащено первоклассной техникой. Электрификация линии на участке Белово-Новокузнецк, полуавтоматизация, на решающих узлах Усыты и Новокузнецк электроцентрализация стрелок, но эта техника еще не используется полностью для ускорения оборота вагонов.

Ускорение оборота вагонов, сокращение их простоя и использование внутренних резервов на отделении проводится неудовлетворительно. Простой вагонов под грузовыми операциями по ст. Усыты вместо 15 часов по норме в мае составил 24,3 часа, в июне 19,4 часа, а за первую декаду июля—21,3 часа, при задании 6 часов. По ст. Новокузнецк-пассажирская в мае он выразился в 8,8 часа, в июне—8,5 часа и за первую декаду июля—10,8 часа. Транзитный простой вагонов по ст. Новокузнецк-сортировочная в мае выполнен 5,6 часа, в июне—4,5 часа, за 1-ю декаду июля—3,7 часа, при норме 2,5 часа.

Одним из условий ускорения оборота является продвижение поездов по наркомовскому графику, но эти условия на ряде станций нашего отделения не выполняются. Из отправленных 1552 поездов в июне 199 выбито из графика, что привело к сотням часов перепростоя вагонов. По вине работников службы движения (начальник тов. Гельман) выбито из графика 103 поезда. По вине Новокузнецких паровозников (начальник депо тов. Бобин, секретарь партбюро тов. Павлов)—12 поездов. По вине Новокузнецких вагонников (начальник участка тов. Сергеев, секретарь партбюро тов. Сафонов)—35 поездов. По вине электро-

Калинин)—34 поезда, по вине остальных служб—4 поезда.

На отделении завышенный простой вагонов под грузовыми операциями, имеются срывы отправления и проследования поездов по графику, не изжиты браки в работе и все это приводит к ежедневным потерям 300—400 вагонов дополнительных резервов под погрузку угля и металла.

Не все еще инженерно-технические работники отделения и служб занимаются организацией и внедрением высокой культуры в перевозки, чтобы вагоны использовались как можно лучше, как можно производительнее. Эта пассивность отдельных руководящих работников объясняется тем, что они слабо повышают свой технический и политический уровень, например, техническую библиотеку за 1939 год посетило 42 человека при наличии инженерно-технических работников 180 человек, консультацией по политическим вопросам пользуются слабо.

Партийные и профсоюзные организации еще крайне слабо занимаются вопросом ускорения оборота вагонов, организацией маршрутизации, использованием внутренних резервов, укреплением трудовой дисциплины, ликвидацией браков и не ведут борьбы с бракоделами. До настоящего времени многие бракоделы остаются незамеченными и не являются предметом обсуждения среди всех железнодорожников.

Политическая и техническая учеба на станциях, разъездах и в сменах проводится еще неудовлетворительно—низкая посещаемость, отсутствие высокого качества преподавания и недостаточное проведение лекций по политическим вопросам.

Стахановские школы за последние месяцы ослабили свою деятельность, особенно по узлу Новокузнецк-сортировочная, руководящие инженерно-технические работники слабо помогают стахановцам в передаче опыта лучших методов работы и в развороте социалистического соревнования.

Партийно-техническая конференция призывает все хозяйственное, партийное и профсоюзное руководство отделения и служб мобилизовать всех железнодорожников на ускорение оборота вагонов, на борьбу за слаженность, четкое взаимодействие всех служб, клиентуры и безаварийную работу.

Чтобы выполнить задачи, поставленные перед железнодорожным транспортом в Третьей Сталинской Пятилетке и в полной боевой готовности встретить зиму 1939—40 года, партийно-техническая конференция считает необходимым:

1. Руководству отделения, начальникам станций и партийным

организациям заняться вопросом организации работы станций строго по технологическому процессу, организовать рабочее место так, чтобы оно обеспечивало выполнение передовых методов эксплуатации работы тт. Краснова и Кожухаря. Одновременно возобновить метод тов. Шабалина о передаче опыта лучших людей через стахановские школы, тов. Першина, применяющего станционную марку, тов. Шкурар, применяющего гарантийные путевки, тов. Меркулова, проводящего сотрудничество с угольщиками.

2. Для обеспечения своевременной подачи вагонов под выгрузку начальникам станций в планах работ на смену указывать количество вагонов, подлежащих выгрузке, сроки подачи и уборки, установив персональную ответственность за каждый несвоевременно поданный и убраный вагон. Вести это, как измеритель работы смены. Особенно обратить внимание руководству станции Усыты на недопустимые простои вагонов по шахтам „Зименка“, имени Кагановича, союза мук и заготзерно.

3. В отделении и на станциях организовать технический анализ расчищенного простоя вагонов, доводя его до исполнителей.

4. Партийно-техническая конференция обращает особое внимание на длительные простои вагонов, прибывающих под выгрузку на шахты трестов «Куйбышев-уголь», «Молотовуголь», «Сталинуголь» и «Прокловскуголь». Начальникам станций необходимо использовать полностью права, данные наркомом в приказе № 157-Ц о предъявлении жестких требований к неисправной клиентуре.

5. Имея в виду, что существующие нормы простоя вагонов на подъездных путях далеко не стимулируют борьбы за ускорение оборота вагонов, за упорядочение транспортного хозяйства в промышленности, предложить начальнику отделения тов. Гельману и начальнику грузовой службы тов. Нечитайло в проводимой сейчас подготовке к перезаключению договоров с клиентурой, пересмотреть нормы простоя вагонов с таким расчетом, чтобы заставить клиентов совершенствовать свое транспортное хозяйство, механизировать процесс погрузки и выгрузки для быстрого обращения вагонов на своих путях.

6. Для упорядочения планирования и информации о подходах обязать начальников станций и начальника отделения в планах и информации отражать род вагонов, род грузов, точное время прибытия груза и порожняка, указывая в плане обязательно номера электровазов.

Вести планирование местного

груза на Беловское отделение по времени передачи его и по номерам поездов, приурочивая передачу не позднее 6 часов.

7. Для ликвидации пачкового подвода груза заводу со станций отделения, обязать начальника отделения планировать погрузку угля заводу равномерно в течение суток, приурочивая курсирование угольной вертушки с погрузкой и выгрузкой два раза.

8. Для обеспечения маршрутизации необходимо подать порожняка производить маршрутами на пункт погрузки, широко применяя ступенчатую маршрутизацию по методу тов. Осипова, предварительно планируя маршруты, широко применяя стахановские поезда. Обязать руководство отделения совместно с работниками завода разработать порядок поступления сырья заводу.

9. Партийно-техническая конференция осуждает неправильную практику работы вагонников—ослабление внимания ремонта вагонов в составах по неисправности автотормозов (утечка воздуха), что привело к задержке поездов и электровазов. Конференция предлагает начальнику вагонного участка Новокузнецк тов. Сергееву ликвидировать этот недостаток.

10. Конференция отмечает недостаточную организующую

роль диспетчерского коллектива отделения в освоении передовых методов по 100 процентному продвижению поездов, изучение людей, технических устройств станций. Необходимо диспетчерскому коллективу внедрить в практику своей работы передовые методы бывшего диспетчера, ныне начальника дороги, тов. Закорко и диспетчера т. Водважко.

11. Партийно-техническая конференция обращает внимание руководителей хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций на совершенно недостаточную подготовку к зиме паровозных и вагонных депо, станций и предлагает не позднее 10 августа наметить конкретные мероприятия, обеспечивающие своевременную подготовку к зиме.

12. Мы, участники партийно-технической конференции, совместно со всеми железнодорожниками Советского Союза во главе со сталинским наркомом Лазарем Моисеевичем Кагановичем, под руководством великого вождя партии и ее ленинско-сталинского Центрального Комитета готовы достойно встретить Сталинский день железнодорожника, с честью выполнить задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом в Третьей Сталинской Пятилетке.

РАДОСТНАЯ ВСТРЕЧА ПРАЗДНИКА

Радостную встречу Сталинскому дню железнодорожника готовят рабочие и интеллигенты Новокузнецкого отделения. Машинисты-кривосовцы тт. Башкатов, Лупин, Петрашев водят тяжеловесные поезда, маневровые диспетчеры тт. Литвенко и Дрогин со своими сменами добились ста процентного отправления поездов по графику, сменные мастера тт. Шкурар и Назаров успешно ремонтируют вагоны без отцепок и выдают гарантийные путевки.

На отделении 425 агитаторов разъясняют материалы Всесоюзного дня железнодорожного транспорта Советского Союза. На полевые станции и разъезды по проведению праздника выехало 18 докладчиков, разославо 60 патефонов и три балла.

На углепогрузочных станциях Кандалеп и Усыты кружки художественной самодеятельности разучивают новые песни. Драматический кружок ст. Усыты подготовил четыре пьесы. С двумя пьесами «Назар Стодоля» и «Случай на границе», он выступит на открытой эстраде Зенковского парка, излюбленного места отдыха железнодорожников.

30 июля в парке будут играть три оркестра, выступят с народными песнями два хора, на стадионе и волейбольных площадках будут организованы физкультурные выступления.

В Новокузнецке, на водной станции, состоится большое массовое гулянье, посвященное празднику. Там готовится хорошее художественное оформление, изображающее техническое вооружение транспорта—передовой отрасли народного хозяйства. Будут установлены макеты электровазов и паровоза «ИС».

На полевых станциях Сарбала, Абагур и в путевой казарме на Малиновке женщины готовят постановки, активистки станции Новокузнецк-пассажирская тт. Иванова, Соловьева, Забродина празднично украшают вокзал и стрелочные будки.

В пионерском лагере, состоится большой карнавал. Ребята шьют разноцветные костюмы народностей СССР.

Сталинский день железнодорожника будет всюду днем праздника, днем отдыха, радости и веселья.

Ф. Астров.

СТАХАНОВЦЫ, КОМАНДИРЫ, ПОЛИТРАБОТНИКИ, ПАРТИЙНЫЕ И НЕПАРТИЙНЫЕ БОЛЬШЕВИКИ, РАЗВЕРТЫВАЙТЕ БОРЬБУ ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНА НАЛАДИТЬ ТОЧНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ПОДХОДАХ

(Из выступления начальника станции Кандалеп тов. М. Т. Бойкова)

Товарищи! я должен высказать свое мнение, что свой доклад тов. Коробов сделал не самокритично, он недостаточно вскрыл причины плохой работы отделения. Мало остановился на организации точной информации о подходе поездов.

Правильно поставленная информация о подходе поездов имеет громадное значение в ускорении оборота вагонов. На нашем же отделении информация поставлена плохо. Мы можем получить точную информацию только о первом составе, а о последующих поездах получить информацию трудно.

Диспетчерский коллектив отделения не является еще организатором живых людей, с которыми он работает, и скорее всего, занимает роль наблюдателя. От диспетчера никогда не добьешься

нужных сведений, он всегда ссылается на дежурного по отделению.

Большим тормозом в работе является отсутствие слаженности между паровозниками, вагонниками и движенцами, нет общей борьбы за ускорение оборота вагонов. Кандалепский паровоз, поданный на ст. Новокузнецк-пассажирская под порожняк для своевременного обеспечения фронта погрузки, часами держат непроизводительно.

До Кандалеп порожняк идет всего 40 минут, а под осмотром и очисткой этот же порожняк на ст. Новокузнецк-пассажирская стоит несколько часов и не редко, когда дело доходит до начальника отделения.

Из-за несвоевременного продвижения поездов 23 июля на ст. Кандалеп стояли 70 вагонов, в

то время, если бы своевременно их отправить и разгрузить мы имели бы возможность их вторично загрузить.

В подготовке к Дню железнодорожника на нашей станции чувствуется большой производственный и политический подъем. Развернулось соревнование между коллективами станции и транспортного цеха угольного треста.

Составитель поездов тов. Григорьев формирует поезда за 25 минут, хорошо организовал работу своей смены дежурный по станции тов. Костенко и много других стахановцев, показывающих образцы высокой производительности труда, надо только, чтобы в этой стахановско-кривоносовской работе диспетчерский коллектив отделения оказал повседневную деловую помощь.

ДОБИТЬСЯ ПОЛНОЙ СЛАЖЕННОСТИ С УГОЛЬЩИКАМИ

(Из выступления Г. Ф. Чеботарева-начальника ст. Новокузнецк-сортiroвочная)

На станции Новокузнецк-сортiroвочная простои под грузовыми операциями выполняются из месяца в месяц. Но стоит ли коллективу на этом успокаиваться? Нет.

Мы можем сократить простои вагонов во много раз больше, если покончим с теми безобразиями, которые имеются на станции.

Как у нас дело обстоит на подъездных путях. В тресте Куйбышевуголь в июне задерживали вагоны по шахте имени Димитрова на 3,73 часа. На шахте имени Орджоникидзе 130 вагонов простояли 24 часа. Это не маленький резерв.

Таких фактов много и по другим организациям. На кирзаводе плохо организована погрузка и имеется простой в среднем до 6 часов на вагон, вместо нормы 2 часа.

Мы выполняем простой по грузовым операциям, но не за счет погрузки, а за счет выгрузки, кольцовок и своевременной уборки.

Бывают такие факты: 21 июля в дежурство диспетчера тов. Курбатова платформа, груженная скатами для вагонного депо, простояла 12 часов невыгруженной.

Часто у нас простаивают вагоны по 5 дней. В июле простои, правда, несколько сократились. Положение изменилось со 2-й декады, вагоны стоят меньше, но всех возможностей, какие есть у нас, мы еще полностью не использовали. С транспортным отделом мы нашли общий язык в части погрузки, но не можем никак увязаться с углесбытом.

Плохо помогает использовать внутренние ресурсы наш диспет-

черский коллектив. 21 июля дежурный по отделению тов. Броворниченко без причины продержал состав в течении 4 часов.

Дежурный по отделению т. Козелл тоже не показывает хороших образцов в своей работе. Когда к нему поступил порожняк под выгрузку, то Козелл продержал его 6 часов, не подал под погрузку.

Недостатки еще скрываются и в планировании. Я не согласен кивать на отделение. Надо посмотреть работу на месте. Как мы планируем, тов. Коротков? Что поступает с завода учесть трудно. В каком направлении должны следовать вагоны, на восток или запад, никому неизвестно. Ваше дело, т. Коротков, заняться планом погрузки.

ОЧКОВТИРАТЕЛИ ИЗ ВАГОННОГО ДЕПО

(Из выступления помощника участкового ревизора тов. В. А. Перегудова)

В своем приказе № 157-Ц товарищ Л. М. Каганович обязал вагонников снизить на 10 процентов отцепку больных вагонов от поездов. Стахановцы и ударники вагонного участка Новокузнецк по-боевому взялись за выполнение этих указаний. Среди коллективов смен, бригад развернулось соревнование за укрупненный ремонт вагонов, за внедрение гарантийной путевки.

Однако, руководители вагонного участка Новокузнецк, видя подъем в улучшении ремонта вагонов, перестали замечать еще имеющиеся безобразия, а в некоторых случаях явного очковтирательства и не ведут с ними борьбы. Я, товарищи, приведу несколько примеров.

За 21—22 июля в вагонном депо Новокузнецк отцеплено 10 вагонов, из них только 2 оформлены документами, а остальные 8 вагонов простояли в ремонте, но они не были оформлены документами.

Кроме того, не редки случаи, когда вагоны стоят еще на ре-

монта, а на них дают заявки о выпуске. Так, 21 июля был отцеплен на ремонт крыши вагон № 66890, 23 июля этот вагон еще стоял в депо, производилась покраска крыши, а он показан, что 22 июля выпущен из ремонта.

Это явное очковтирательство, с которым не ведут борьбы начальник вагонного депо тов. Марченко и начальник участка тов. Сергеев, кроме того по сведениям показывают ложный нулевой остаток.

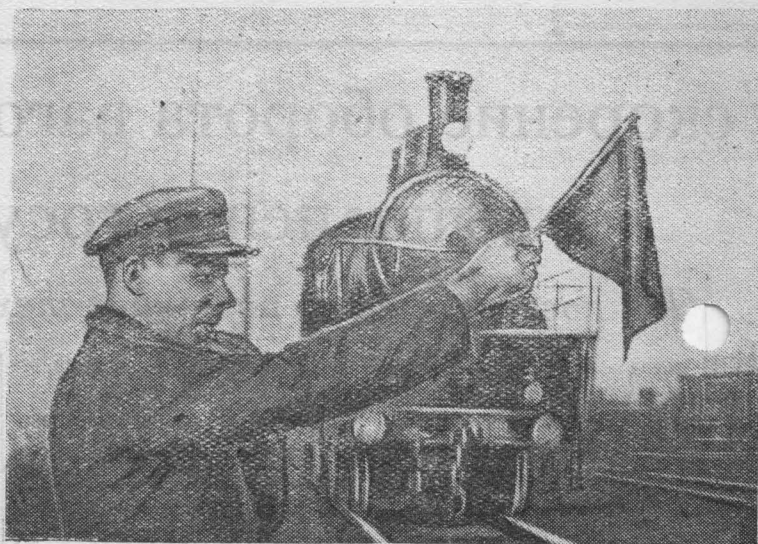
Не менее важный факт, когда некоторые работники боятся отвечать за свой же ремонт. При смене колесных пар не записывается кто сменил колеса и, в случае поломки или аварии, не найдешь, кто производил смену колесных пар.

Некоторые командиры вагонного депо большую задержку поездов по автотормозам стали объяснять тем, что мол их обманывают электровозники, что на электро-

возах сложная аппаратура, в которой не в состоянии разобраться вагонники, но когда этот вопрос встал на заседании узлового парткома, то оказалось, что никакой сложности нет, а есть вопиющая бездеятельность отдельных работников.

22 июля на 5 пути поезд под обработкой автотормозов простоял 5 часов 30 минут, но когда прицепили электровоз и включили автотормоза образовалась утечка воздуха 1,2 атмосфер в минуту. Чем это было вызвано? Вызвано было тем, что к обработке автотормозов отнеслись безответственно и, когда произвели вторичную обработку, поезд ушел без задержки.

Когда я начинаю говорить об этих безобразиях начальнику участка тов. Сергееву, то он вместо решительной борьбы с очковтирателями успокаивает меня, погоди, дескать, вот я изучу хорошо сам автотормоза и тогда мы всем докажем.



Т. Матвейчук, составитель—стахановец ст. Новокузнецк-сортiroвочная.

За слаженность в работе

(Из выступления тов. Копысова)

С момента построения нашего завода вагонное хозяйство завода не строилось. Со стороны руководства цеха и дирекции завода не уделялось должного внимания. Большинство вагонов было разбито. Это тормозило продвижение составов, часты были аварии.

За последнее время, при новом руководстве цеха, вконец изменились взгляды на вагонное хозяйство. Были мобилизованы лучшие стахановцы на улучшение качества ремонта вагонов. С апреля мы не имеем горения буск, задира шеек, а раньше по этим причинам отцеплялось по 5—6 вагонов в сутки.

В мае производственный план по ремонту мы выполнили на 106 процентов, в июне—на 126 процентов, хотя и не созданы нормальные условия для работы.

Но у нас в работе еще не налажены взаимоотношения с вагонниками 5 отделения. На обмевном пункте вагонов чаще идет борьба за копеечку штрафа, чем взаимная помощь.

Раньше в завод принимались вагоны какие попало, а поэтому

завод платил большие штрафы. Ежемесячно приходилось выплачивать до 700 тысяч рублей, но, организовав работу, мы сократили штрафы до 43 тысяч рублей.

Еще недостаточное внимание ремонта, производимое вагонным участком Новокузнецк. Начальник участка тов. Сергеев не уделяет этому никакого внимания.

3 июня вышел вагон из годового ремонта, когда его поставили в состав, то оказалось, что рессоры сломаны, а для отвода глаз были только закрашены.

17 июня у выпущенного вагона из ремонта оказалась не заклепана буксовая струнка, которая во время хода поезда отлетела.

Когда о недоброкачественном ремонте станешь говорить тов. Сергееву, он отвечает, что у нас есть инспектор НКПС, они больше вас знают.

На Мундыбаш часто отправляются вагоны без люков, но Сергеев никаких мер не принимает.

Организацию стахановских поездов внедрить в повседневную работу станций

(Из выступления секретаря бюро парторганизации ст. Усяты тов. П. Б. Петухова)

За первую декаду июля простой вагонов под грузовыми операциями по ст. Усяты не выполнен. Причина этому в том, что руководство станции и парторганизация не повели решительной борьбы с простоями вагонов, как на конях, а также и в отдельных службах отделения.

Я особенно хочу указать в этом начальнику 10 дистанции пути тов. Кибальникову. 25 июня в дистанцию пути были поданы груженные вагоны и, вместо того, чтобы их немедленно разгрузить, тов. Кибальников говорит, что ему некогда заниматься этим делом; в результате вагоны простояли 5 суток.

По-моему, это несерьезный, легкомысленный подход к делу. Спрашивается, чем же тогда тов. Кибальников должен заниматься как невыгружкой привезенного ему необходимого груза для дистанции.

Товарищи, я хочу особо здесь остановиться на том, что ст. Усяты в свое время являлась родной таких методов работы, как организация и отправление стахановских поездов, применение станционной марки при формировании поездов и, наконец, стахановские школы по передаче опыта работы.

Все эти методы, поднятые с низов стахановцами-кривоносовцами явились большой силой в улучшении работы, в росте новых стахановцев-кривоносовцев, борющихся за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки. Однако, это замечательное движение сейчас забыто на станции Усяты и на отделении.

Я считаю, что партийно-техническая конференция в своих решениях должна обязать всех командиров и политработников возобновить опыт отправления стахановских поездов.

ОБЕСПЕЧИТЬ ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО НАРКОМОВСКОМУ ГРАФИКУ—ДЕЛО ЧЕСТИ ВСЕХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПОДНЯТЬ РОЛЬ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА

(Из выступления старшего диспетчера отделения тов. Ф. Чумлякова).

Поездной диспетчер—это главная фигура в продвижении поездов по графику. Знатный диспетчер Северо-Донецкой дороги тов. Водважко говорит, что если на станциях большие простои вагонов, значит у селектора сидит диспетчер, который не умеет правильно организовать работу.

Поездной диспетчер призван не только продвигать поезда, но и организовывать работу других служб, чего у нас не хватает, у нас диспетчеры больше сидят в отделении чем на линии, отсюда

вывод, что мы плохо работаем с людьми на линии.

Если бы диспетчера правильно организовали работу с линейными работниками и добились сокращения простоя вагонов хотя бы на один час, отделение имело бы дополнительные резервы около 3000 вагонов в месяц.

Здесь выступающие товарищи правильно отмечали, что с планированием на отделении дело обстоит плохо, это также не мало зависит от дежурного по отделению и поездного диспетчера, но в

той же мере это зависит и от начальников станций, которые не взяли по-большевистски за планирование работы станций.

Можно привести такой пример: 19, 20 и 22 июля совершенно не намечался груз направлением на 4 и 8 отделения, а когда начинаются сутки сразу обнаруживается 50 вагонов на 4 отделение и 30 вагонов на 8 отделение; в результате планирование превращается в суматоху и неразбериху.

ПРИМЕНЯТЬ МЕТОДЫ ЗНАТНЫХ ЛЮДЕЙ

(Из выступления инструктора стахановских методов труда ст. Усяты тов. И. В. Першина)

Партийно-техническая конференция имеет большое значение для нашей работы по ускорению оборота вагонов и продвижению поездов. Основным методом оборота вагонов является большевистская слаженность всех элементов и звеньев железнодорожного транспорта.

По-моему, необходимо в первую очередь возобновить стахановские поезда и применение методов лучших людей нашей страны—товарищей Кожухари, Краснова и других.

Год тому назад у нас успешно применялись стахановские поезда и каждый железнодорожник хорошо овладевал техникой. Но плохо то, что стахановские поезда у нас прочно не внедрили в своей работе и не закрепили.

На ст. Усяты не плохо организована борьба за выполнение графика. Хороших результатов в своей работе добилась первая смена, она за три с половиной часа отправляла стахановский поезд. За последнее время смена возобновила эту работу. Стахановцы добиваются отправления поезда за 5 часов 30 минут, но есть все возможности отправлять его и за 4 часа.

Стахановцы способны грузить и отправлять стахановские поезда высококачественно и за рекордные сроки. Комплексные бригады нового парка добились хороших результатов, обрабатывают составы за 25—30 минут. Однако, отдельные тормозы срывают четкое отправление стахановских поездов. Чаще всего срывы происходят из-

за отсутствия своевременной договоренности о подгонке электровазов.

Не развернута как полагается работа на шахте имени Молотова. Если до окончания погрузки остается 15 минут, работники транспортного отдела отправляют паровоз, а через 30 минут снова требуют его.

Бывают случаи, что вагоны простаивают злоумышленно по целым неделям. Объясняется это тем, что вагоны болтаются, а когда их нужно ставить в поезд, то много времени тратится на то, чтобы получить документы.

Всем бригадам нужно положить в основу своей работы методы знатных людей нашего социалистического транспорта.

РЕШИТЕЛЬНО БОРОТЬСЯ ЗА СОКРАЩЕНИЕ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ

(Из выступления заместителя начальника службы движения Кузнецкого металлургического завода тов. Г. Строганова)

Недостаточная борьба за ускорение оборота вагонов отдельных командиров внутризаводского транспорта приводит к их перепростоям.

При поступлении на завод в среднем в сутки 955 вагонов в первой декаде июля вагоны перепростояли на заводе 2 часа, а во второй декаде перепростоя составил 5 часов.

За последние 2 дня с простоями мы укладываемся в норму, но не за счет улучшения работы, а за счет малого количества поступления вагонов.

Я должен, товарищи, отметить то, что руководство отделения вместе с диспетчерским коллективом и начальниками станций Новокузнецк-сортировочная и Новокузнецк-пассажирская оказывают большую помощь работникам транспортного отдела по организации погрузки.

Но у нас еще много недостатков. Немалая вина в перепростое вагонов на заводских путях и работников диспетчерского коллектива Новокузнецкого отделения, которые пачкообразно подводят груженные углем составы.

Начальник отделения тов. Гельман до сих пор не наладил точной информации о подходах поездов. Это приводит к тому, что, планируя работу завода, мы не имеем возможности расставить рабочую силу по фронтам погрузки так, чтобы она была равномерно загружена.

Большие перепростои вагонов происходят из-за несвоевременных передач со станции Новокузнецк-сортировочная и Новокузнецк-пассажирская. Не редки случаи, когда составы с момента прибытия на станцию до отправления на завод достигают 4 часов.

Ликвидируем отвалы угля

(Из выступления начальника железнодорожного цеха треста „Сталинуголь“ тов. А. Жевлакова).

Как ни странно, но по основным грузам—угля и металла Новокузнецкое отделение, завод и угольные тресты не выполняют плана погрузки. По тресту «Сталинуголь» план выполнен всего на 85 процентов. Основной причиной невыполнения плана является то, что очень долго вагоны простаивают под выгрузкой, иногда по 30—40 часов.

По грубому подсчету за 6 месяцев мы имеем передержки 12000 вагоно-часов, за счет

передержки вагонов под выгрузкой мы могли бы загрузить 32 маршрута.

Особенно плохо работал наш трест во 2 квартале, несмотря на все условия работы, летний период, все-же была допущена передержка.

В июле на основе широкого развертывания стахановского движения и соревнования треста со станцией за 10 дней июля мы видим резкий перелом. В первой декаде снижено простоя на

4 процента, во второй—на 35 процентов.

При наличии механизмов, которые у нас имеются, мы можем осваивать погрузку до 4000 тонн в час.

Наш трест завоевал переходящее красное знамя и мы будем бороться за его удержание. К Дню железнодорожника мы закрепим достигнутые успехи и к 15 августа ликвидируем все отвалы.

Быстрее оборачивать вертушки

(Из выступления заместителя начальника ст. Мундыбаш тов. Гетманова).

Наше отделение с Кузнецким металлургическим заводом издали приказ о назначении двух вертушек, курсирующих завод—Мундыбаш для вывоза из отвала агломерата. Но вертушки на сегодняшний день работают безобразно.

22 июля прибыла вертушка на 2500 тонн. Оказалось, что в ней не хватает тормозного нажатия и вертушка простояла на станции 5 часов в ожидании другого состава, чтобы пополнить автотормоза.

Производственные измерители у нас на станции выполняются, но бывают случаи, что отдельные вагоны простаивают до 4 часов.

Начальник станции Новокузнецк-пассажирская т. Юрченко должен обратить внимание на ра-

боту своих операторов. Получается иногда так, оператор извещает, что вагон цемента следует для горно-рудного управления, а вместо его прибыл вагон печения для золотопродажа, который от нас за несколько километров. И вот из-за этого получается простой вагонов.

Изданный приказ о вертушках хорошо не продуман. Для погрузки горно-рудному управлению установлен срок 6 часов, а в заключенном социалистическом договоре станции с заводом указаны другие сроки.

Чтобы выйти с хорошими показателями в работе к Дню железнодорожника, нужно всем бороться за быстрейший оборот вертушек и плановую их подачу.

Перенимать опыт передовых машинистов

Стахановцы и ударники паровозных бригад депо Новокузнецк готовят достойную встречу Сталинскому дню железнодорожника.

Маневровый машинист паровоза № 741-11 тов. Цицулия за высокие образцы работы держит переходящий мандат. Машинисты-кривоносовцы тт. Бочарников и Лупин тоже являются передовиками социалистического соревнования. К всесоюзному празднику железнодорожников они сумели завоевать переходящие мандаты.

Однако следует отметить, что метод работы передовых машинистов депо среди паровозников внедряется слабо. Недостаточно организована борьба за образцовый уход за паровозом, за высокое качество ремонта, за бесперебойное продвижение поездов по наркомовскому графику.

Среди паровозников все еще наблюдаются случаи брака. Машинист паровоза № 451 Барыкин плохо ухаживает за паровозом, не продувает котел. Его помощ-

ник Часовских тоже халатно относится к уходу за машиной. Вот почему у них бывают случаи выплавки подшипников.

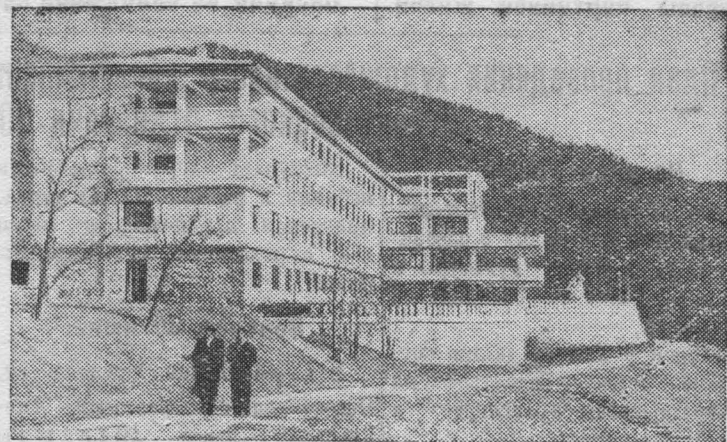
Паровоз № 204 находится в безобразном состоянии. Машинист тов. Самсонов плохо ухаживает за машиной, не контролирует работу людей своей поездной бригады. Смазка механизмов проводится недобросовестно.

Машинист тов. Кавешников тоже не проявляет заботы о своем паровозе № 122. Части крепятся плохо. Подшипники нагреваются быстро, что ведет к их расплавлению.

Случаи брака в работе несомненно можно и нужно изжить. Для этого необходимо подвергать анализу каждый отдельный случай, чтобы не допускать его в дальнейшей работе. Учиться работать у лучших машинистов-кривоносовцев депо, повседневно перенимать их метод работы и ухода за паровозом.

Н. Рудакова.

Круглый год работает в Боржоме (Грузинская ССР) санаторий ВЦСПС, рассчитанный на 550 больных желудочно-кишечными заболеваниями.



На снимке: Один из корпусов санатория ВЦСПС. Бюро-клише ТАСС. Фото М. Маркова.

ХРОНИКА

В КИЕВ приехало 13 норвежских педагогов. Они побывали уже в Москве, Харькове, Ялте и Одессе. В Киеве они проведут два дня, ознакомятся с достопримечательностями города. Отсюда гости выедут в Ленинград.

ОЗОР ПЕЧАТИ

ГАЗЕТА БЕЗ ОТДЕЛА ПАРТИЙНОЙ ЖИЗНИ

(„Магистраль угля“, — орган политотдела Новокузнецкого отделения).

На XVIII историческом Съезде партии в своем докладе товарищ Жданов говорил: «...Мы переживаем сейчас расцвет внутрипартийной демократии, небывалый, подъем активности и самостоятельности членов партии».

Политическая активность коммунистов с особой силой возросла после XVIII Съезда ВКП(б). Члены и кандидаты партии взяли глубоко изучать исторические документы Съезда, с тем, чтобы претворять их в жизнь.

Рост активности коммунистов, поднятие уровня организационной работы партийных органов выдвинули новые требования к нашей печати. Большевицкая газета не может только фиксировать жизнь парторганизаций, она должна собирать и обобщать ценный опыт партийной работы, учить молодые кадры искусству большевицкого руководства, сосредоточить внимание на пропагандистской работе.

Однако к освещению партийной жизни газета политотдела Новокузнецкого отделения «Магистраль угля» (редактор тов. Кузьменко) относится несерьезно. Газета не имеет на своих страницах постоянного отдела «Партийная жизнь». Материалы на партийные темы появляются очень редко. В июне и в июле она выступала с одной — двумя заметками в трех номерах. Совсем не печатаются статьи партийных работников об их опыте.

К Сталинскому дню железнодорожника газета не поместила ни одной корреспонденции о том, как агитаторы разъясняют историческую речь товарища Сталина на приеме железнодорожников в Кремле руководителями партии и правительства, как они рассказывают об успехах и развитии транспорта и задачах на третьи пятилетку.

На отделении работает много хороших агитаторов. Т.т. Ионин, Голощапов, Григорьев и др. имеют многолетний опыт агитационной работы. Они с любовью несут в массы железнодорожников идеи большевизма, подробно рассказывают о том, как партия боролась за подъем транспорта. «Магист-

раль угля» не рассказывает об опыте агитаторов. В этом году она не посвятила ни одной передовой статьи вопросам агитационной работы.

Редакция забывает, что чувство нового, — драгоценное качество каждого большевицкого работника, о котором говорил товарищ Сталин на XVIII Съезде ВКП(б).

Устав партии, принятый XVIII Съездом ВКП(б), предоставил производственным первичным парторганизациям право контроля деятельности администрации предприятия. Редакция умалчивает об этой новой задаче партийных организаций. Этой теме она не посвятила ни одной статьи.

На руководящую партийную работу пришли молодые кадры, новые работники т.т. Вересов, Петухов и многие другие. Им газета должна помочь стать партийными деятелями ленинского — сталинского типа, овладеть искусством сочетания политической и хозяйственной работы.

Пример сочетания политики с хозяйством показывает парторганизация Новокузнецкого вагонного депо (секретарь партбюро тов. Сафонов). На партийных собраниях обсуждаются вопросы рентабельной работы депо, рационализации производства. Но этот опыт газета не делает достоянием всех парторганизаций.

Сила большевицской печати — в ее связи с массами. Только при участии широкого актива газета может быть боевой, интересной и содержательной. Особое значение для газеты имеют авторы — партийные работники. Кто, как не секретарь партбюро, пропагандист, агитатор, редактор стенгазеты, работник политотдела — может интересно и увлекательно рассказать о жизни парторганизаций?

Партийных работников «Магистраль угля» к участию в газете не привлекает, не вырабатывает из них постоянный авторский актив. Не удивительно, что на партийные темы в газете выступают преимуще-

ственно сотрудники редакции под псевдонимами З. У., Г. Морев, Н. Ч., Д. Григорьев. Они освещают партийную жизнь поверхностно и скучно.

Характерна статья в номере за 29 июня, посвященная подготовке к Сталинскому дню железнодорожника на ст. Новокузнец-пассажирская. В начале статьи ее автор З. Ухова пишет, что на станции растет активность железнодорожников. Ниже двумя строчками делает поспешный вывод.

«Нужно отметить, что секретарь партбюро тов. Вересов мало занимается вопросом производственного подъема... Техническая учеба не стоит на должной высоте... Агитационная работа в сменах проводится слабо».

В пяти строках газета предъявила ряд серьезных обвинений т. Вересову. Сотрудница редакции З. Ухова не постаралась вынуть в содержание работы этой парторганизации, вскрыть действительные причины недостатков в ее работе.

В редакции пренебрежительно относятся к письмам рабкоров. Книга учета нестрит ответами: «Не пойдет», «Опоздала», «Автору сообщено по телефону» и т. п. За полугодие такая судьба постигла 184 письма.

Редактор стенной газеты Новокузнецкого паровозного депо тов. Кожевников регулярно писал в «Магистраль угля». 7 мая он прислал заметку о бракоделах. Редактор тов. Кузьменко написал на этой заметке: «Ответить автору по телефону».

Новокузнецкое отделение имеет решающее значение в деле выполнения государственного плана погрузки угля и металла. Это обязывает газету «Магистраль угля» повседневно помогать парторганизациям, передавать опыт передовых парторганизаций, которые по-большевистски борются за реализацию приказов сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича.

Редакция газеты «Магистраль угля» считает совершенно правильным указание „Железнодорожника Кузбасса“, что в нашей газете недостаточно освещаются вопросы партийной жизни.

Не привлечены в работе газеты партийные работники, агитаторы, пропагандисты, могущие многое рассказать на страницах газеты об опыте своей работы.

Обсудив на совещании об-

зор печати „Газета без отдела партийной жизни“, коллектив редакции наметил ряд практических мероприятий для улучшения партийного отдела газеты „Магистраль угля“.

План проведения художественного обслуживания железнодорожников Новокузнецкого отделения 30 июля

На узле Усыты.

День 30 июля проводят железнодорожники с семьями и рабочими города в парке культуры и отдыха Зенково со специальной программой.

Вечером в Усытах дается специально пьеса „Катастрофа на железнодорожном транспорте“ и концертные номера.

На узлах Новокузнецк-сортировочная и пассажирская

День 30 июля железнодорожники проводят в парке культуры и отдыха на водной станции. Игрят 5 духовых оркестров.

Выступает хор с различными песнями в разных местах парка, привлекая к исполнению песен всех отдыхающих железнодорожников.

Вечером 30 июля.

В клубе имени Сталина ст. Новокузнецк-сортировочная специальная пьеса „Однажды ночью“, концертные номера.

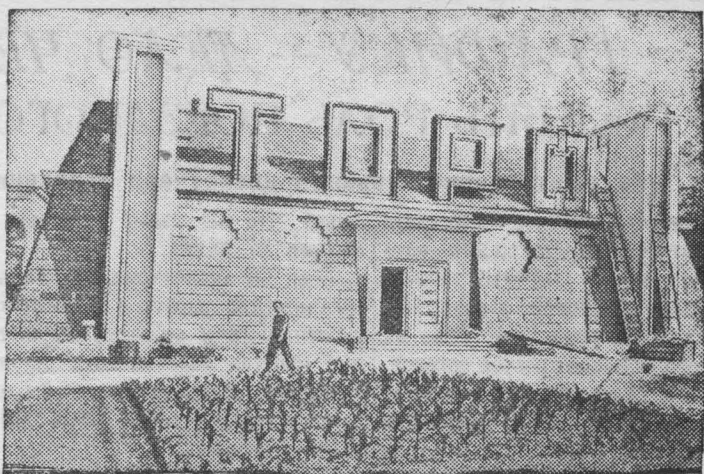
Вечером 30 июля.

В клубе ст. Новокузнецк-пассажирская пьеса „Катастрофа на железнодорожном транспорте“. Концертные номера.

Станция Кандалеп

Днем 30 июля В парке концерт со специальной программой, вечером постановка в клубе — пьеса «Призыв».

Художественное обслуживание празднования на полевых станциях организуют специальные представители политотдела, и райкома профсоюза через игру на пютефонах, гармониях, организации самодеятельности железнодорожников.



На снимке: Павильон „Торф“
Фото Л. Великжанина. Бюро-клише ТАСС.

Новое нарушение границы японскими войсками

По сообщению штаба монголо-советских войск в МНР, с 12-го по 20-е июля в районе озера Буир-Нур японо-манчжурские войска, не проявляя особой активности, вели артиллерийский и пулеметный обстрел позиций монголо-советских войск к востоку от реки Халхын Гол. Лишь к ночи 20 июля на участке к юго-западу от Номон-Хан-Бурд-Обо отряд японской пехоты, силою до одного батальона при поддержке артиллерии, пытался вклиниться в расположение монголо-советских войск, но окруженный монголо-советскими войсками был полностью уничтожен. На месте боя осталось свыше 100 японских трупов, 4 трехдюймовых орудия, 8 противотанковых пушек, 500 снарядов, 5 станковых пулеметов и другое вооружение, захваченное монголо-советскими войсками. Монголо-советские войска имели незначительные потери.

21 и 22 июля усилились активные действия японо-манчжурских войск, которые несколько раз пытались атаковать монголо-советские войска, но все их атаки были отбиты.

Монголо-советские войска продолжают прочно удерживать местность к востоку от реки Халхын Гол.

В течение 12 — 20 июля японская авиация ограничивалась раз-

ведывательной деятельностью. Только один раз 16 июля в воздухе появилось до 50 японских истребителей, которые, заметив поднявшуюся монголо-советскую авиацию, не приняв боя, ушли на свою территорию.

21 июля в районе восточнее и юго-восточнее озера Буир-Нур японцы вновь нарушили границу залетом своей авиации. Над территорией МНР произошел воздушный бой, в котором участвовало до 120 японских истребителей, собранных с разных районов Манчжурии. Со стороны советско-монгольской авиации участвовало в бою около 100 истребителей. Бой продолжался около часа и закончился на манчжурской территории преследованием японо-манчжурской авиации.

В этом воздушном бою монголо-советской авиацией было сбито 14 японских самолетов, из экипажей которых два японских летчика захвачены живыми в плен. Монголо-советская авиация потеряла в этом бою три самолета.

Распространяемые штабом квантунской армии слухи о бомбардировании монголо-советскими самолетами станции Фуляэри (близ Цицикара) по заявлению командования монголо-советских войск являются злостным вымыслом. (ТАСС).

АНГЛО-ЯПОНСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ

В результате переговоров, происходивших в Токио между английским послом и министром иностранных дел Японии, Англия приняла следующие три японских требования:

1. Англия признала существующее сейчас в Китае положение; 2. Согласилась не мешать Японии установить «мир и поря-

док» в Китае и не оказывать впредь помощи Китаю и 3. Обязалась дать соответствующие указания английским властям в Китае об изменении их политики.

Японская печать сообщает, что в ближайшие дни между Англией и Японией будет подписано формальное соглашение. (ТАСС).

Оборудовать красный уголок

По просьбе самих жильцов было обследовано комсомольское общежитие ст. Усыты.

Бригада установила, что в общежитии грязно, давно не белено. В кипятнике, когда кипятится вода, поднимается пар и расходуется по комнатам, сторожам не додумаются до того, что в это время нужно открывать окна.

В комнатах тумбочки почти все неисправные. Завхоз Абрамов не позаботился о том, чтобы их исправить.

Большим недостатком в общежитии является то, что красный уголок не оборудован, молодежь не может в нем проводить культурно время.

Комиссия отметила, что необходимо в общежитии оборудовать красный уголок, приобрести шахматы, шашки, бильярд, выписать газеты, повесить портреты вождей.

К. Махнева, В. Сальников, Д. Потапова.

Отв. редактор Т. Кузьменко.