

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 102 (618)

17 октября 1940 года, четверг

ЦЕНА 5 КОП.

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ КОМАНДИРОВ ЗА ПРОИЗВОДСТВО

Июльский пленум ЦК ВКП(б) указал на необходимость укрепления единоначалия и ответственности командиров за производство — как на важнейшую задачу реализации Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

Это решение напоминает командирам производства об огромной ответственности какую они несут перед партией, народом. Командиры производства будь то директор завода, начальник станции, начальник отделения или диспетчер — доверенные лица государства, им доверие, с них и ответственность.

Владимир Ильич учил нас, что «Ни железные дороги, ни транспорт, ни крупные машины и предприятия вообще не могут функционировать правильно, если нет единства воли, связывающего всю наличность трудящихся в один хозяйственный орган, работающий с правильною часовой механикой».

Единоначалие, полная ответственность командира за производство — основное в большевистском стиле хозяйственного руководства. Совершенно правильно поэтому, при неудачах на производстве, смотреть прежде всего, на соблюдение единоначалия.

Наше отделение, особенно во второй декаде октября, работает исключительно плохо. Невыполняется план погрузки, ничего хорошего нельзя сказать о поездной работе, наоборот, в этом году не было более позорных показателей, чем сейчас.

Установив нормальное положение с простоями вагонов под грузовыми операциями сейчас на отделении колоссально возрос общий простой вагонов и, прежде всего, по причине антигосударственной практики нарушения графика.

13 октября, например, в смене дежурного по отделению тов. Броворниченко и диспетчера тов. Лекинского проследовали по расписанию только 69,2 проц. поездов. 10 октября в смене дежурного по отделению т. Коробова и диспетчера т. Дейнего проследовали по расписанию только 60 проц. поездов, отправлено по расписанию 85,2 проц. поездов. Таковы печальные итоги.

Следует вспомнить, что коллектив диспетчеров взял обязательство, в предоктябрьском социалистическом соревновании отправить и обеспечить 100-процентное проследование поездов по графику. Позорные производственные показатели — результат ослабления социалистического соревнования в коллективе диспетчеров и, если сказать точнее — отсутствия руководства соревнованием со стороны начальника отделения т. Топорченко и старшего диспетчера т. Чумлякова.

В прошлом номере мы писали, что в управлении отделения нет

даже систематического отражения итогов соревнования диспетчеров. Почему же главного, учета и информации о соревновании не организовали? Тов. Чумляков объясняет это чрезмерной перегруженностью «все рвется, самому приходится вмешиваться». Действительно, все чаще видим мы за столом дежурного по отделению тт. Топорченко и Чумлякова. Но это не делает им чести. Это лишь подтверждает, что они недостаточно усвоили большевистские принципы хозяйственного руководства, сами порой нарушают единоначалие.

Командир смены — дежурный по отделению, он несет полную ответственность за свои действия. Спрашивать с него надо эту ответственность, а не делать за него. Стоит напомнить т. Топорченко и Чумлякову замечательное указание товарища Сталина о большевистском стиле руководства.

«Правильно руководить, — учит товарищ Сталин, — это значит:

во-первых, найти правильное решение вопроса, а правильное решение невозможно найти без учета опыта масс, которые на своей собственной спине испытывают результаты нашего руководства».

Понятно, что правильное было бы учитывать опыт передовых диспетчеров добиться его распространения, по-большевистски развертывать соревнование. Правильнее было, по сталинскому учению, организовать проверку исполнения.

Второй принцип большевистского стиля хозяйственного руководства — проверка исполнения — также недостаточно проводится в жизнь. Факты, о которых сегодня рассказывает в газете рабочий т. Легков, должны заслужить серьезного внимания.

Быть единоначальником, это значит уметь брать на себя ответственность и не прятаться за какие либо бумаги или второстепенных лиц. Заместитель начальника отделения т. Савельев в отсутствие начальника — полномочный руководитель отделения, он не имел права прикрываться кем либо от участия в разборе срыва графика. Его поступок является нарушением не только государственной, но и партийной дисциплины.

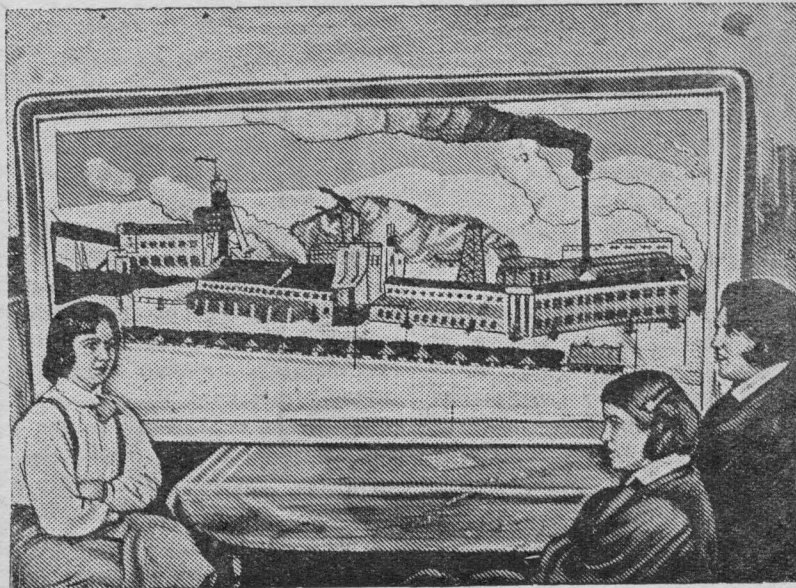
Наши командиры должны понять, что ослабление единоначалия и ответственности за свои действия командиров, идет вразрез интересам государства. В строжайшей обстановке единоначалия мы должны развертывать борьбу по реализации Указа от 26 июня. Сами командиры должны показывать в этом пример, требовать больше ответственности, безусловного выполнения приказаний. Только тогда можно добиться слаженности всех частей производственного механизма.

ПРЕДОКТЯБРЬСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Замечательная работа

Образцы высокой производительности показывает смена мастера т. Шкурак — пункт технического осмотра ст. Сортировочная. В его смене 14 октября все поезда отправлены без утечки воздуха из тормозной магистрали. Кроме того, выпущено из утерченного ремонта 16 вагонов, из них 10 по колесным парам. Не было брака и нарушений Правил технической эксплуатации.

По-стахановски работала в ночь на 15 октября молодежная смена, где мастер т. Башков. Слесари-автоматчики, комсомольцы тт. Черногузов и Колягин за смену выполнили по 3 нормы, автоматчики тт. Калачев и Бедарев выполнили задание на 270 процентов. **П. Барсукова.**



В подарок XXIII годовщине Октября домохозяйки ст. Усыты вышили ковер для клуба железнодорожников.

Машинист тов. Новоселов первым получает „Паспорт готовности к зиме“

В паровозном депо Новокузнецка развертывается борьба за достойную встречу XXIII годовщины Октябрьской социалистической революции, за получение «Паспорта готовности к зиме». Первый кандидат на получение «Паспорта» — коллектив цеха промывки, где мастер старейший железнодорожник, отдавший транспорту 50 лет своей трудовой деятельности, держатель Переходящего мандата, товарищ Гусев. Его цех полностью готов к зиме.

Среди паровозников первым кандидатом на получение «Паспорта» зачислен машинист паровоза т. Новоселов. Он водит поезд на кривоносовских скоростях. Прекрасно подготовлена на паровозе техника. Машинисты паровоза С—249 сэкономили в октябре 29 тонн угля.

Сейчас заявили о готовности сдать на «Паспорт» свои паровозы машинисты тт. Башкатов, Савинов и Елецкий В.

Почетно право получить «Паспорт готовности к зиме». Этому предшествует кропотливая работа по тщательной подготовке каждой, даже малейшей детали паровоза. Проходивший комиссионный осмотр, предъявленных к проверке паровозов выявил, что паровозные бригады недостаточно энергично взялись за подготовку своих локомотивов к зиме.

Взять хотя бы паровоз 123 серии «Ы», у старшего машиниста т. Самсонова, он запущен, а

не только не готов к зиме. Такие же недостатки мешают получить «Паспорт» машинистам тт. Уварову, Степанову и Яровому.

Пассажирский паровоз № 175-С по своему техническому состоянию и уходу за ним может претендовать на право получения «Паспорта», но машинист т. Шипулин до сих пор не сдал испытания по автотормозам. Бригада должна понять, что право на получение «Паспорта» имеют бригады, которые не только содержат паровоз в отличном состоянии, но и хорошо знают и четко выполняют Правила технической эксплуатации.

П. Прякин — зам. начальника депо.

В железнодорожные училища!

Заявления юных патриотов

С исключительным воодушевлением встретили Указ о создании трудовых резервов дети железнодорожников. Юные патриоты горят желанием стать квалифицированными работниками железнодорожного транспорта, отлично учиться и работать во славу родины, под руководством любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича.

Около 100 заявлений подали дети железнодорожников.

В своем заявлении в приемную комиссию Глебов Виктор пишет: «Прошу принять меня в железнодорожное училище и считать мобилизованным. Желаю получить производственную квалификацию, чтобы стать наиболее полезным работником на социалистическом транспорте».

Бабиков Гриша пишет: «Желаю быть квалифицированным железнодорожником, желаю рабо-

тать на транспорте и люблю транспорт, которым руководит наш любимый нарком тов. Л. М. Каганович».

Железнодорожники одобряют мероприятия правительства по созданию трудовых резервов для социалистической промышленности и транспорта, с большим желанием отдадут своих детей учиться в железнодорожные училища.

— Я с радостью отправляю своего сына Алешу — говорит путовой обходчик 11 дистанции пути т. Клышта, — в железнодорожное училище и наказываю не только ему, но и другим ребятам — учиться только на отлично и хорошо, будьте примером хорошего поведения, тогда вы оправдаете ту заботу, которую проявляет о вас наша партия и правительство.

И. Шкармутин.

Хочу быть машинистом локомотива

Мне 15 лет. Смерть родителей прервала мою учебу. Я перешел на иждивение сестры. Как всякий советский человек я знал, что не учиться нельзя. Поэтому не бросал учебу — учился в вечерней школе взрослых.

Постановление правительства о создании трудовых резервов очень обрадовало меня. Муж моей сестры — помощник машиниста. Он часто рассказывал мне о паровозе и я давно мечтал тоже стать машинистом.

Сейчас я смогу осуществить свою мечту. Хочется поблагодарить товарища Сталина за заботу о нас — советской молодежи, которая в жизнь вступать должна только квалифицированной, способной отдать все свои силы на благо родины.

Георгий Бедарев — ученик 6 класса школы взрослых.

Партийная жизнь

С третьей на пятую главу

Центральный комитет ВКП(б) в постановлении от 14 ноября 1938 года «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» осудил, как дикость и хулиганство пренебрежительное отношение к задачам идейно-политического воспитания интеллигенции в духе марксизма-ленинизма.

Центральный комитет указал на то, что «Краткий курс истории ВКП(б)» обращен, в первую очередь, к руководящим кадрам партийных комсомольских, хозяйственных и иных работников ко всей нашей партийной и непартийной интеллигенции...»

В парторганизации энергоучастка, где коллектив больше остальных служб насыщен инженерно-техническими работниками, не поняли этого исторического указания ЦК ВКП(б). Теоретическая подготовка интеллигенции здесь отстает.

Возьмем к примеру кандидата в члены ВКП(б) т. Сторц — инженера по образованию, начальника тяговой электростанции по должности. Он сам должен быть вожаком в повышении теоретического уровня интеллигенции, но тем ни менее не служит примером. По словам т. Сторца он до апреля этого года, кое как занимался самостоятельно, законспектировал три главы и на этом остановился.

Не блещет овладением теорией кандидат в члены ВКП(б), т. Можейко — техник, начальник контактной дистанции энергоучастка. Он также не ушел дальше 5 глав, конспектов на пройденный материал не имеет и неслабым.

— Я, — говорит тов. Можейко, — не мог разобраться в философских вопросах и перешел сразу с третьей на пятую главу.

Так же пользуется «Кратким курсом» зам. секретаря парторганизации тов. Пшеничный. Что

после этого стоят «темпы» тов. Пшеничного, изучившего 8 глав «Краткого курса», в конспектах которого к стати, не развита своя мысль, преобладает подробная переписка страниц из книги.

Коммунисты энергоучастка в тоже время имеют совершенно справедливые претензии к секретарю партбюро т. Амбиндер, который не оказывает им помощи. Здесь уже забыли когда проводились консультации и товарищеские беседы с самостоятельными изучающими «Краткий курс истории ВКП(б)».

В парторганизации энергоучастка 7 членов и 14 кандидатов в члены ВКП(б). Большинство кандидатов имеют просроченный стаж и сейчас не подготовлены для перевода в члены партии. Это обязывало парторганизацию и ее секретаря т. Амбиндера, усилить контроль и руководство по овладению большевизмом кандидатов партии, но ожидания оказались тщетными.

Кандидат в члены ВКП(б) т. Санкин рассказывает:

— Я изучил три главы, на них имею конспекты. Сейчас встретил затруднение в связи с изучением 4 главы, но где найдешь помощь, если у нас не проводится товарищеских беседований. Тов. Амбиндер ни разу не проверил конспектов и не посоветовал, как лучше их составлять.

В парторганизации безусловно есть коммунисты, настойчиво овладевающие большевизмом, к таким относятся т. Теплых — инженер, начальник энергоучастка. Это обязывало т. Амбиндера используя передовой опыт поднимать в парторганизации на высший уровень самостоятельное изучение «Краткого курса истории ВКП(б)». Не сделал для себя вывода т. Амбиндер, ибо он сам первый не понял решения Центрального Комитета ВКП(б).

К. Елизаров.

ПРОВЕРЯЕМ ГОТОВНОСТЬ К ЗИМЕ

На скользком пути

Сейчас на отделении идет проверка готовности к зиме.

Поступающие от смотровых бригад материалы, свидетельствуют о том, что на ряде станций еще медлят, надеясь, видимо, на второе лето. Ни одна станция нашего отделения еще не заявила о готовности получить «Паспорт».

Больше всего вызывает тревогу подготовка кадров. Проходящие сейчас проверочные испытания по Правилам технической эксплуатации свидетелствуют об исключительно слабом знании Правил технической эксплуатации работниками, связанными с движением поездов.

Не лучше и с трудовой дисциплиной. На отделении до сего времени продолжают прогулы. Но больше нарушений дисциплины не зарегистрированных, встречающихся сплошь да рядом, это несоблюдение правил внутреннего распорядка. На ст. Усаты мы обратились к младшему стрелочнику 3 поста Шакину, который сидел без дела. Прежде чем ответить на наш вопрос он достал кيسет, закурил. Тов. Шакин не

давно пришел из Красной Армии. Почему же он так делает?

— Я, — говорит Шакин, — когда пришел из армии сам был дисциплинированным и требовал дисциплины, но на ст. Усаты дисциплины никто не требует, а наоборот, когда я заметил дежурному по станции тов. Музыченко, что на маневровом паровозе неправильно установлены сигналы, то он мне ответил: «не суйся не в свое дело»...

НКПС приказом № 161 обязал руководителей станций закрепить стрелочников за определенными постами, но это распоряжение НКПС, как и многие другие, грубо нарушается начальником отделения тов. Топорченко и прямо игнорируется его заместителем по кадрам тов. Пудинным.

На ст. Мундыбаш по штатной ведомости должно быть 7 младших стрелочников, а работает только 3.

Дежурный по ст. Осман тов. Сабуров — неосвобожденный заместитель начальника станции и все же тов. Пудинов назначил его подменным на нескольких станциях. Тов. Пудинов перебрасывает работников со станции на

станцию без учета обеспечения их жилищными условиями.

В ускорении оборота вагонов большую роль играют главные и старшие кондукторы, но им не уделяется должного внимания. Даже о содержании приказа № 185-Ц руководители отделения не сочли нужным рассказать коллективу кондукторского резерва. Не знает приказа и начальник резерва тов. Фисенко.

15 октября истек срок окончания испытаний по Правилам технической эксплуатации, установленный приказом № 185-Ц, но на отделении не прошла испытания почти половина коллектива работников, связанных с движением поездов. В кондукторском резерве вовсе не приступили к испытаниям.

Занимаются ли руководители отделения ликвидацией аварий и браков? Нужно сказать, что здесь оперативная борьба подменяется бюрократической болтовней, если не сказать большего — сопротивлением. Приведу примеры. 2 октября на ст. Пассажирская сорвали отправление поезда № 93 на 55 минут. Возмутительный факт должен быть рассмотрен на оперативном совещании при начальнике отделения, но несмотря на напоминания

Сообщение ТАСС

Агентство Рейтер распространяет сообщение английской газеты «Дейли телеграф» Энд Морнинг пост», что будто бы в настоящее время происходят пере-

говоры между Англией, Турцией, Советским Союзом, Югославией и Грецией по вопросу о продвижении Германии на восток.

ТАСС уполномочен заявить,

что это сообщение не соответствует действительности и является фантастическим вымыслом «Дейли телеграф» Энд Морнинг пост».

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Как сообщает германское информационное бюро, германская авиация попрежнему сосредоточивает основной удар на Лондоне. За последнее время каждую ночь в налетах на Лондон принимают участие от 200 до 300 германских самолетов. В течение 11 октября германские самолеты сбросили бомбы в 48 пунктах лондонского района. Возникли большие пожары. Ожесточенной бомбардировке подвергаются также военные объекты в южной и центральной Англии. Сильно пострадали от бомбардировок английские порты Ливерпуль и Беркенхед.

В сообщении английского министерства авиации говорится, что в ночь на 12 октября английские военно-воздушные силы предприняли широкие операции против военных объектов в Германии и на занятой ею территории. Бомбардировке подверглись доки Гамбурга, Киль, Вильгельмсхафена, аэродромы в Голландии, а также французские и бельгийские порты на побережье пролива Ла-Манш. В военных действиях в Ла-Манше в ночь на 11 октября принял участие британский военно-морской флот. Тяжелые и легкие корабли бомбардировали скопления германских судов в порту Шербурга. В ночь на 13 октября английские самолеты сбросили бомбы на электростанцию, газовый завод и крупные товарные склады в Берлине.

Как сообщают сводки воюющих держав, в военных действиях в Африке попрежнему активное участие принимает авиация, как той, так и другой стороны.

ВОЙНА НА МОРЕ

По сведениям итальянского командования, в ночь на 12 октября итальянские корабли атаковали в Средиземном море близ острова Мальта английскую эскадру. Один английский крейсер был потоплен, другим судам нанесены повреждения. Итальянские потери — два миноносца и один эсминец. Утром 12 октября английская эскадра была атако-

вана итальянскими самолетами. Авианосец, входивший в состав эскадры, поражен бомбой крупного калибра, поврежден также один английский крейсер.

В северной Африке итальянские моторизованные части, отеснив бронетанковые части англичан, продвинулись на 30 километров к востоку от Сиди Баррань (Египетский порт на побережье Средиземного моря).

ВЫСТУПЛЕНИЕ РУЗВЕЛЬТА

В Дейтоне (США, штат Огайо) с речью по радио выступил президент Соединенных штатов Рузвельт. Никакая комбинация враждебных стран Европы, заявил он, не свернет нас с того пути, который мы считаем наиболее приемлемым для себя, и не приостановит той помощи, которую мы оказываем Англии.

Когда мы говорим о защите западного полушария, сказал далее Рузвельт, мы включаем сюда также право мирно пользоваться Атлантическим и Тихим океаном. Такова была в прошлом наша политика. Мы вновь подтверждаем эту политику, чтобы не было никаких сомнений относительно наших намерений поддерживать ее. Западное полушарие не желает воевать с какой-либо другой страной, сказал Рузвельт. Американские республики полны решимостью сотрудничать в деле обеспечения мира так же, как мы совместно сотрудничаем по созданию своей обороны против нападения.

БЕЗРАБОТИЦА ВО ФРАНЦИИ

Продовольственное положение во Франции продолжает обостряться. Выступивший с речью по радио французский министр сельского хозяйства Казиро заявил, что принятые правительством мероприятия не привели к увеличению имеющихся ресурсов. Урожай в неоккупированной зоне в этом году плохой. Морская блокада не позволяет ввозить продовольственные товары из других стран. Острый недостаток в вагонах и паровозах затрудняет распределение продо-

вольствия в стране. Кроме того, заявил Казиро, необходимо учесть, что французское правительство должно поставлять продовольствие для оккупационной армии.

Безработица в стране не уменьшается. Французское правительство издало декрет, согласно которому увольняются с работы все женщины, занятые на предприятиях общественного пользования. Ограничивается применение женского труда на частных предприятиях. Американские телеграфные агентства сообщают, что в дальнейшем во Франции предполагается полностью отстранить женщин от работы на частных предприятиях.

ВО ФРАНЦУЗСКОМ ИНДО-КИТАЕ

Из Чунцина сообщают, что в Хайфоне (порт французского Индо-Китая) высадились уже 36 тысяч японских солдат. Высадка войск еще продолжается. Часть японских войск переправлена к главному городу страны — Хамю. Общее число японских солдат, которые должны быть высажены во Французском Индо-Китае, еще неизвестно. По франко-японскому соглашению число их не должно превышать половины общего числа войск французского Индо-Китая. (Численность войск французской колонии — 100 тысяч человек).

Японцы добились предоставления им во французском Индо-Китае еще двух аэродромов. (ТАСС).

По следам наших выступлений

В «Магистраль угля» в № 94, от 29 сентября в статье «Серьезное предупреждение» говорилось о том, что по вине весовщика Миленко было сорвано своевременное отправление поезда № 1303.

4 октября согласно этого материала начальник станции Пассажирская тов. Булгаков издал приказ, в котором говорится: «в дежурство с 29 на 30 сентября был сорван из расписания поезд № 1303, назначенный к отправлению на 4 часа московского времени. Основным виновником в срыве поезда является весовщик Миленко».

За систематические браки в работе и допущенный брак с 29 на 30 сентября весовщика Миленко, как небеспечивающего нормальной обработки груза, с работы весовщика снят и перевести в путевые рабочие.

Заведующего грузового двора т. Котельникова предупредить, если он в короткий срок не выправит работу грузового двора, то будет привлечен к строгой ответственности».

«ПОЧЕМУ ПОРТЯТ ХЛЕБ»

Под таким заголовком в нашей газете № 90 от 19 сентября была опубликована заметка.

На днях, редакцией получен ответ от начальника райтранспорта т. Мельникова, в котором он сообщает, что указанные ненормальности устранены.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.