

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 104 (620)

22 октября 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

Боевая задача

Правила технической эксплуатации для железнодорожников — основной технический закон. В безусловно честном выполнении каждого пункта их — залог безаварийной работы.

Лазарь Моисеевич Каганович поставил перед железнодорожниками ясную задачу по выполнению Правил технической эксплуатации. «...Мы будем бороться за полное осуществление Правил, без которых не может быть слаженной работы транспорта».

Абсолютное большинство железнодорожников нашего отделения правильно поняло задачу. Возьмите к примеру машиниста тов. Губанова. Сам свято выполнял Правила, он добился, чтобы вся бригада работала по его примеру. В этом замечательное достоинство лучших людей — соревноваться, добиваться, чтобы отлично работал весь коллектив.

Четыре месяца уже действует новый трудовой закон — Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года. Закон обязывает повысить требования в выполнении Правил, ибо нерушимое их выполнение — первый азатель дисциплинированности. Совершенно недопустима поэтому попытка принизить требования отличного усвоения и выполнения Правил технической эксплуатации.

Так только можно расценивать попытки начальника отделения тов. Топорченко и пом. прокурора тов. Антонова, устроившихся от разбора на месте причин приема поезда на занятый путь.

Более опасно, когда ради шумихи и парадности люди легально покрывают слабую дисциплину. Говорят, например, что ст. Усаты готова к зиме и ей можно вручать «Паспорт». На самом деле здесь некоторые работники, связанные с движением поездов, не выдержали испытаний по Правилам, станция не выполняет плана. Не успокаивать коллектив, а мобилизовать его, рассказать правду о положении на станции требуется сейчас.

Тревогу больше всего вызывает положение в отделении движения. До сего времени не закончен ремонт служебных помещений. Руководители отделения теряют чувство ответственности перед государством.

В сентябре тов. Топорченко, наконец, сделал анализ причин браков и пришел к выводу — браки делают люди, не выдержавшие испытания по правилам движения поездов. Сделав такое открытие, тов. Топорченко успокоился. Тот же дежурный по ст. Осман Шишов, неоднократно проваливавшийся на испытаниях, остался у руководства движения поездов. До сего времени не прошли испытания 50 главных кондукторов.

Можно было привести еще десятки фактов, но и этих достаточно, чтобы делать вывод об ослаблении борьбы за неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации. Медлить и в дальнейшем — значит ставить под удар работу отделения.

Интересы государства, народа требуют решительной борьбы с теми, кто нарушает закон движения поездов, им не должно быть никаких поблажек. Воспитывать у железнодорожников чувство безупречного выполнения Правил технической эксплуатации — боевая задача командиров и политических работников.

Среди плотников вагонного депо Новокузнецк развернулось предоктябрьское соревнование, в котором выросли мастера высокой производительности труда. Среди них — активный рабкор и агитатор т. Курочкин.



Среди плотников вагонного депо Новокузнецк развернулось предоктябрьское соревнование, в котором выросли мастера высокой производительности труда. Среди них — активный рабкор и агитатор т. Курочкин.

На снимке: тов. В. Курочкин.

Кандалепцы повышают темпы

Кандалепские железнодорожники в содружестве с угольщиками треста Молотовголь продолжают повышать темпы.

20 октября на стахановскую вахту вступила молодежная смена, где дежурным по станции — тов. Костенко А.

На станции не было порожних вагонов, погрузка оставшихся от предыдущей смены вагонов подходила к концу.

В 24 часа по московскому времени на станцию прибывает первый поезд № 1202. Тов. Костенко заранее предупреждает о его подходе дежурного по копиям тов. Колесникова и договаривается вместе организовать проверку и отправку груженого состава углем.

В дни подготовки к XXIII годовщине Октябрьской революции коллектив станции Сортировочная добивается все новых и новых производственных побед.

20 октября план погрузки угля станцией выполнен на 116,9 проц. и металла — на 113 процентов. Простой вагонов под грузовыми операциями доведен до 13,7 часа при норме 14 часов. Все поезда отправлены по графику.

Хорошо организовал работу в эти сутки маневровый диспетчер тов. Березовский. Составители тт. Лузанов и Матвейчук быстро и качественно формировали поезда.

По боевому выполняют взятые обязательства железнодорожники

У заводских железнодорожников

Пять дней назад железнодорожники завода вступили в предоктябрьское соревнование с коллективом отделения. Они по примеру лучших людей отделения начали организацию стахановских поездов на погрузке и выгрузке. Первые дни соревнования принесли коллективу железнодорожников завода повышение темпов.

20 октября железнодорожникам завода был задан повышенный план. Коллектив к этому готовился. Смены тт. Кочеткова, Варич и Кропина обеспечили перевыполнение плана погрузки. План погрузки вагонов для НКПС перевыполнили на 14,7 процента, свой план выполнен на 100,4 проц. Это — начало большого соревнования, которое должно дать еще большие успехи.

Сафонов.

Через 5 часов состав загруженным прибывает на станцию. Старший осмотрщик тов. Зубарев, сократив в два раза положенное по норме время, осмотрел состав, осмотрщик-автоматчик тов. Митрошин быстро опробовал авто тормоза, и в 10 ч. 35 минут машинист тов. Ковешников покровносовски повел его в Кузнецк.

В этот день на станцию прибыло 208 вагонов. В 16 часов они были погружены. В содружестве железнодорожников с угольщиками кандалепцы перевыполнили задание по погрузке и продвижению грузов.

П. Левин.

В подарок Октябрю

Смены мастера тов. Башкова — пункт технического осмотра ст. Сортировочная. 20 октября за дежурство отправлено 10 поездов без утечки воздуха из тормозной магистрали. Высококачественно отремонтировано укрупненным ремонтом 11 вагонов.

Слесари тт. Карабдин и Дегтярев производили смену колесных пар за 25 минут против 45 минут по норме.

Смена мастера тов. Мальнева, этого же пункта технического осмотра, в ночь на 21 октября отремонтировала укрупненным ремонтом 2 вагона, у пяти вагонов сделан безотцепочный ремонт и один годовой.

П. Барсукова.

ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ НОРМ В СМЕНУ

Стахановцы вагонного участка ст. Усаты добиваются повышения производительности труда. 20 октября многотонник кузнец тов. Гладышев с молотобойцем тов. Казанцевым выполнили произ-

водственное задание по ковке на 66,4 процента.

Газосварщик тов. Бочаров за смену выполнил план на 44,3 процента и токарь тов. Блинов — на 36,0 проц. А. Харитонов.

Интересы государства требуют, чтобы наше отделение работало, как часовой механизм. Это возможно, если каждый железнодорожник будет свято соблюдать Правила технической эксплуатации, решительно бороться с теми, кто нарушает закон движения поездов. Никаких поблажек дезорганизаторам!

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О порядке обязательного перевода инженеров, техников, мастеров, служащих и квалифицированных рабочих с одних предприятий и учреждений в другие

Задача обеспечения квалифицированными кадрами новых заводов, фабрик, шахт, рудников, строений, транспорта, а также предприятий, переходящих на производство новых видов продукции, — требует правильного распределения инженеров, техников, мастеров, служащих, квалифицированных рабочих между отдельными предприятиями и перевода работников промышленности с одних предприятий, располагающих квалифицированными кадрами, на другие предприятия, испытывающие в них недостаток.

Существующее положение, при котором Наркоматы не имеют права направлять инженеров, служащих и квалифицированных рабочих в обязательном порядке с одного предприятия на другое, является помехой для развития народного хозяйства.

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Предоставить Народным Комиссарам Союза СССР право переводить в обязательном порядке инженеров, конструкторов, техников, мастеров, чертежников, бухгалтеров, экономистов, счетоводов-финансеров и плановых работников, а также квалифицированных рабочих, начиная с 6 разряда и выше, с одних предприятий или учреждений в другие, независимо от территориального расположения предприятий и учреждений.

2. Перевод, в порядке настоящего Указа, инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на работу в другие местности не должен вести к какому-либо материальному ущербу переводимого работника, в связи с чем установить, что Наркомат обязан выплачивать переводимому работнику:

а) стоимость проезда к новому месту работы самого работника и членов его семьи; б) стоимость провоза имущества; в) суточные за время нахождения в пути; г) заработную плату во время

нахождения в пути дополнительно еще за шесть дней; д) единовременное пособие на устройство на новом месте — в размере от 3-х до 4-х месячной заработной платы (в зависимости от района) по старому месту работы на переводимого работника и в размере одной четвертой месячной заработной платы переводимого работника на каждого члена семьи, отъезжающего на место его работы.

3. Установить, что за инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, переводимыми с одного предприятия на другое в пределах той же местности сохраняется непрерывность трудового стажа на предприятии, а переводимым в другие местности — дополнительно прибавляется 1 год трудового стажа.

4. Установить, что директора предприятий и начальники учреждений обязаны давать разрешение на уход с предприятия или из учреждения женам инженеров, служащих и квалифицированных рабочих, переводимых в другую местность, согласно настоящего Указа.

5. Лица, виновные в невыполнении приказа Народного Комиссара об обязательном переводе на другое предприятие или в учреждение, считаются самовольно ушедшими с предприятия или учреждения и предаются суду по статье 5 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений».

6. Отменить с 20 октября 1940 года трудовые договоры, заключенные на срок Наркоматами и предприятиями с инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, перечисленными в статье 1 настоящего Указа и разрешить Народным Комиссарам Союза ССР оставить указанных инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на тех предприятиях, где они работают по договору.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. Горкин.

Москва, Кремль. 19 октября 1940 года.

Сообщение ТАСС

Датская газета «Политикен» распространяет сообщение своего корреспондента из Берлина, в котором говорится, что «советское правительство в должное время было информировано о том, что германские войска будут посланы в Румынию, что Кремль был

информирован о целях и размерах войск, которые были посланы в Румынию».

ТАСС уполномочен заявить, что это сообщение «Политикен» не соответствует действительности.

К партийно-технической конференции

Опыт скоростной обработки поездов

В первый год социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки на Сталинской железной дороге по инициативе дежурных по станции Чаплино тт. Фисунова и Недавшего были применены методы скоростной обработки и продвижения поездов.

Сущность скоростной обработки и продвижения поезда — в совмещении ряда технических и коммерческих операций, в высокой скорости следования поезда, в сокращении его остановок на промежуточных станциях для набора воды, чистки топки и т. п. Еще поезд за сотни километров, а на станции назначения уже знают о характере его обработки. Клиентура заблаговременно готовится к приему или к отправлению грузов.

Вот один из примеров. Поезд № 823 с флюсами для доменных печей завода им. Петровского следовал со ст. Чаплино до ст. Горьково (126 км.) безостановочно. На ст. Горьково поезд был немедленно подан на завод, выгружен и возвращен на станцию. Все операции были произведены за 4 часа 40 минут вместо 14 часов по норме. Таких показателей коллектив ст. Горьково достиг одновременным проведением ряда технических операций (перестановка состава, технический осмотр, оформление документов и т. д.).

Скоростные методы обработки поездов уже стали системой работы крупнейших станций Сталинской железной дороги — Павлограда, Керчи, Верховцево, Нижне-Днепровск узел, Долгинцево, Полтава, Запорожья и др. Инициатор скоростных методов — коллектив станции Чаплино за 1939 год и 8 месяцев 1940 года переработал ускоренными методами 4.800 по-

ездов, сократив простои на 100.000 вагоно-часов.

Скоростные методы широко применяются на железнодорожных станциях, расположенных вблизи шахт Криворожского железнодорожного бассейна.

Недавно на ст. Калачевская прибыл порожняк. Это было в 14 час. 45 мин. Через 5 минут начали технический осмотр вагонов, и уже в 15 час. первые 9 вагонов были доставлены под бункера шахты им. Серго Орджоникидзе. Вагоны под бункера подавались последовательно, и к 18 часам был сформирован тяжеловесный рудный маршрут.

Дежурные по ст. Калачевская оперативно сообщают диспетчерам рудников о времени подачи вагонов под погрузку руды и их количестве, согласовывают план совместной работы по формированию поездов скоростными методами, сочетая формирование на станции с погрузкой вагонов на рудниках. Если раньше с момента прибытия вагонов под погрузку простои доходили до 10—12 часов, то сейчас они не превышают 4—5 часов.

Велика роль составителя в скоростной обработке поездов. Один из лучших составителей ст. Калачевская — тов. Рябоштан перед дежурством знакомится с планом поступления поездов, осведомляется о характере грузов и после этого составляет оперативный план работы.

По прибытии поезда тов. Рябоштан немедленно начинает маневровые работы с хвостовой части поезда. Осмотрщики вагонов, слесари, автоматчики, смазчики производят в это время технический профилактический осмотр вагонов, чтобы к моменту окончания погрузки они были в полной технической исправности.

Через 18—20 минут после прибытия поезда (вместо 35 минут по норме) осмотренный вагон направляется к руднику. Составитель знает, какой вагон, на какую шахту отправлен. Через 30—40 минут вагоны (по 5—10 штук) начинают поступать на станцию. Составитель распределяет их по специально предназначенным путям. Некоторые составители не формируют поезда, пока на станции не накопится достаточного количества вагонов для отправки в одном направлении.

В бригаде составителя тов. Рябоштана дело поставлено иначе: имеется 10—15 вагонов одного направления — их собирают на один путь, сцепляют, а затем в процессе дежурства пополняют. Таким образом, формируется одновременно несколько поездов, ликвидируются излишние простои вагонов.

Одновременно с работой составителя на станции производятся и другие операции — оформляются документы, подсчитывается вес поезда, готовится «анализ» поезда, т. е. список вагонов в последовательном порядке, с указанием номеров рудничной лаборатории, определяющей классификацию руд.

В зимних условиях работы транспорта метод скоростной обработки поездов имеет исключительное значение. Требуется особая четкость в работе. Все работники, участвующие в формировании поездов, должны подробно знать план маневровой работы. Маневры следует производить с небольшими группами вагонов, не допуская заставания смазки в буксах.

Инженер М. ПЫЖЕВИЧ.
Начальник сектора организации движения поездов Сталинской ж. д.
(«Железнодорожник Кузбасса»).

Проверяем готовность к зиме

Серьезные недоделки

Сроки подготовки к зиме истекают. Однако на ст. Зенково не все еще готово к зиме. На втором стрелочном посту инвентарь находится в неудовлетворительном состоянии. Требуется насадить новые черенки на кайла, заменить негодные гаечные ключи, обеспечить полностью комплект болтов и костылей всех типов. Необходимо пополнить количество скребков, лопат (железных и деревянных) и шпальных подкладок, отопить помещение стрелочного поста.

На первом посту у стрелки № 8 неисправный указатель, имеется два слабых упорных болта и по кривой переходной тоже обнаружены слабые болты. Такие же недостатки встречаются на стрелках № 10, 11, 7, 9 и 13. Стрелочники не обеспечены спецодеждой.

В помещении станции зимние рамы не вставлены. В пассажирском зале нет бака для питьевой воды. Коридор и крыльцо у входа в пассажирский зал не освещены. На станции нет колодца, углекислотного и владовой для хранения керосина и других горючих материалов.

Нет помещения для работников пункта технического осмотра. Не хватает мазута, подбивки, домкратов, подшипников и других запасных частей. Инструмент хранится в сарае.

Рабочие до сих пор живут по 2—3 семьи в одной квартире. Вновь строящийся дом не готов. В квартирах дежурных по станции тт. Волкова, Желудкова и Буланева не отштукатурены кухни и коридоры. Во всех квартирах нет вторых оконных рам.

С открытием шахты «Восточной» (трест «Сталинуголь») требуется вновь уложить два станционных пути, однако к этой работе здесь еще не думали приступать.

Об этих недостатках в свое время говорилось, однако руководители отделения не приняли решительных мер, чтобы ст. Зенково по-настоящему подготовилась к зиме. Поднимая этот вопрос вторично, мы хотим, чтобы были устранены хоть те недостатки, которые еще не поздно устранить.

**Работники: И. Волков, В. Кораблин, В. Куко-
вякин, П. Козлова.**

Зима застала врасплох

Станционное помещение ст. Кузедеево до сих пор к зиме не готово. Вторые рамы окон не вставлены, в кабинете дежурного по станции, весовщиков и пассажирском зале — в окнах щели. В помещении холодно. Товарному кассиру в кассе работать невозможно: печь развалилась, пожарная инспекция топить запретила. Пол в товарной кассе провалился кассиру приходится документы оформлять где попало. С грудой тарифных руководств, с бланками

строгий отчетности он вынужден ходить в комнату весовщиков или дежурного по станции.

Печи, которые даже и можно топить, не топят потому, что не заготовлен уголь.

Начальнику отделения т. Топорченко необходимо обратить серьезное внимание на ст. Кузедеево. В таких условиях дальше работать невозможно.

И. Шарлаимов — ревизор грузовой службы.

За заботу о нас отплачу
стахановским трудом

Указ Президиума Верховного Совета о создании трудовых резервов СССР дает современной молодежи возможность стать квалифицированными, полноценными работниками, какими и должны быть рабочие социалистической родины.

Я, как и сестренка Вера, хочу работать на железнодорожном транспорте. Я подаю заявление в железнодорожное училище и думаю, что моя просьба будет удовлетворена.

За учебу, за заботу товарища Сталина я отплачу стахановским трудом на советском железнодорожном транспорте.

Кацарев Дмитрий.

ОКНА БЕЗ СТЕКОЛ

Наступила зима. В моей квартире, да и во многих других домах, принадлежащих домоуправлению № 3, холодно. Несколько раз обращалась я к начальнику домоуправления т. Шарину с просьбой застеклить окна, он обещает прислать стекольщиков, но ничего не делает даже сейчас, когда в квартирах без стекол жить невозможно.

Т. Винокурова.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

* Истекшая неделя характеризовалась новыми ожесточенными атаками германской авиации на Англию. В переданном германским информационным бюро официальном сообщении говорится, что англичане еще не отказались от бомбардировок германского гражданского населения и невоенных объектов. В связи с этим 15 и в ночь на 16 октября против Англии были направлены более крупные авиационные силы. Ночью 16 октября Лондон атаковало около тысячи германских самолетов, сбросивших свыше одной тысячи тонн бомб.

По свидетельству корреспондентов американских телеграфных агентств, английской столицы причинены большие разрушения. Крупнейшие общественные здания, дома превращены в развалины. Улицы города загромождены обломками. На расчистку их правительство вынуждено было мобилизовать солдат. Насчитывается много человеческих жертв.

Британская авиация со своей стороны почти каждую ночь совершает налеты на территорию Германии. Как указывается в английских сообщениях, главными объектами бомбардировок являются военные заводы. Крупная в Эссене, аэродромы в Германии, а также порты на побережье пролива Ла-Манш. Частым нападениям подвергается Берлин. В ночь на 15 октября английские самолеты сбросили бомбы в центре Берлина и его предместьях. Возникли сильные пожары. Ан-

глийский военно-морской флот бомбардировал французский порт Шербург, оккупированный немцами. Как сообщают из Виши (Франция), бомбардировкой уничтожено много германских судов.

* Американская печать сообщает, что США будут оказывать помощь Англии во все больших размерах. Об этом же заявил и президент Соединенных Штатов Америки Рузвельт в своем выступлении в Дейтоне (США, штат Огайо). Никакая комбинация враждебных сил 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.

По сведениям американских газет, США разрешили Англии приобрести несколько новых военных изобретений. Поставки самолетов Англии ускорены. Английское правительство решительно не требует, чтобы США продали крупнейшие бомбардировщики типа «Летающая крепость».

В США проводится целый ряд военных мероприятий, 16 октября началась регистрация военнообязанных в возрасте от 21 до 36 лет на основе недавнего принятого закона о воинской повинности. Увеличивается число летчиков.

* Взаимоотношения США и Японии продолжают обостряться. 16 октября вступил в действие запрет на вывоз из США железного и стального лома, крупнейшим покупателем которого была

Япония. Американские граждане покидают Дальний Восток.

* Французская и швейцарская печать указывает, что численность итальянских войск, действующих в Египте, достигает 500 тысяч человек. Английская армия в Египте состоит из 220 тысяч человек. Французские и швейцарские военные специалисты считают, что численное превосходство итальянцев еще не обеспечивает им успеха. Итальянская армия чрезвычайно трудно будет преодолеть пустыню.

Итальянская печать также подтверждает сложность продвижения войск в пустыне. На фронте шириной свыше 600 километров имеется лишь несколько источников воды. Здесь проходит одна дорога, да и та разрушена англичанами при отступлении. Опорные пункты, колодцы, дороги приходится создавать заново.

Корреспонденты американских агентств указывают, что в Египте начался дождливый период и что это еще больше затруднит итальянское наступление.

Как сообщает итальянское командование, в ночь на 12 октября в Средиземном море близ острова Мальта, который принадлежит англичанам, итальянские корабли атаковали английский крейсер. Один английский крейсер был потоплен, другим судам нанесены повреждения. Итальянцы потеряли два миноносца и один эсминец. 12 октября во время бомбардировки этой

же английской эскадры итальянским самолетам удалось повредить английский авианосец и один крейсер.

* Агентство Юнайтед Пресс сообщило, что в ночь на 18 октября дорога Бирма—Китай, связывающая Южный Китай с английской колонией Бирмой, была открыта. Как указывает иностранная печать, в японских военных кругах не скрывают, что открытие дороги неблагоприятно отразится на военных действиях Японии против Китая.

В Центральном Китае ночью 11 октября китайские войска заняли крепость Матан на реке Янцзы (в северной части провинции Цзянсен).

Захват Матана является крупной победой китайских войск, так как это дает возможность препятствовать передвижению японских войск в районе реки Янцзы.

На границе провинции Чжецзян и Аньхуэй японцы начали широкое наступление к западу от озера Тайху. По сведениям китайской печати, 300 тысяч китайских войск готовятся к контр-наступлению. В настоящее время бои происходят на западном берегу озера Тайху.

В Южном Китае японская авиация бомбардирует главный город провинции Юнь-Нань-Куньмин.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.