

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 106 (622)

27 октября 1940 года, воскресенье

ЦЕНА 5 КОП.

Боевая задача железнодорожников

(Сокращенная передовая «Правды» за 23 октября)

Приближается зима. Уже прошли первые снегопады. Недалеко время, когда ударят морозы, начнутся вьюги и метели.

Тщательно подготовиться к зиме—это значит сделать все для того, чтобы не оказаться бессильным перед стихией, чтобы работа в суровые зимние месяцы протекала не менее организованно, чем летом.

Эта задача в равной мере важна для руководителей предприятий всех без исключения отраслей нашей промышленности. С особой остротой стоит она перед работниками железнодорожного транспорта. Нельзя забывать, что решающие «цепи» железнодорожного хозяйства — станции и путь — находятся под открытым небом.

Железные дороги принято называть кровеносными артериями государства. Они связывают многочисленные республики, края и области нашей страны, соединяют очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства. От работы железных дорог зависит товарооборот между городом и деревней, бесперебойное снабжение индустрии сырьем и топливом, дальнейшее укрепление экономической и военной мощи нашей родины. Существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, немисливо, как говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле, — без налаженного железнодорожного транспорта.

Усилиями большевистской партии и советского правительства железнодорожный транспорт СССР выведен в ряды передовых отраслей народного хозяйства. Однако, как показывает опыт прошлых лет, в зимние месяцы отдельные железнодорожные узлы и даже дороги работают с перебоями, хотя объективных причин для перебоев нет на нашем транспорте.

Что нужно железнодорожникам для того, чтобы успешно преодолеть трудности предстоящей зимы?

Прежде всего успех дела будут решать организованность и высокая дисциплина. Дисциплинированному, сплоченному коллективу не страшны никакие морозы, никакие бураны. Как известно, прошлогодняя зима в Донбассе была исключительно суровой, однако она не помешала Северо-Донецкой дороге занять в первом полугодии одно из передовых мест. В зимние месяцы машинисты здесь водили тяжеловесные поезда не хуже, чем летом, и увлекали своим примером работников других служб. Кадровые рабочие помогали новичкам быстро освоиться со сложной обстановкой.

Следовательно, первейшая обязанность командиров и партийных организаций транспорта — сплотить людей на борьбу со стихией, всемерно крепить дисциплину труда на основе неукоснительного выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня.

Все железнодорожники обязаны безупречно, точно работать на своих постах, ибо малейшее нарушение дисциплины чревато серьезными осложнениями, вызывает перебои в работе транспортного конвейера.

Сейчас на некоторых железных дорогах трудовая дисциплина далеко еще не отвечает тем высоким требованиям, которые предъявляются к транспорту. Возьмем Северную дорогу. Одной из главных причин ее неудовлетворительной работы, как недавно установила коллегия НБПС, является отсутствие настоящей борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины. Неудовлетворительно выполняется Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня на Горьковской, Ярославской, Пермской дорогах, дороге им. Л. М. Кагановича и ряде других магистралей. Не удивительно, что при ослаблении трудовой дисциплины подготовка к зиме на этих железных дорогах проходит плохо. Всемерное укрепление трудовой дисциплины — первейшая обязанность работников железных дорог.

Огромное значение имеет тщательная, продуманная до мелочей подготовка всего многообразного транспортного хозяйства к зиме. Встретить зиму во всеоружии — это значит хорошо отремонтировать

паровозы, вагоны, путь, отопить депо, вагонные участки, заготовить топливо, привести в полную готовность все средства борьбы со снежными заносами.

Хорошо подготовиться к вступлению в зиму — это значит организовать движение поездов точно по графику, добиться полного выполнения и перевыполнения заданий по обороту вагонов, участковой скорости, по среднесуточному пробегу локомотивов. Особое внимание при этом должно быть обращено на улучшение работы решающих станций и узлов.

По-настоящему встретить зиму — это значит проявить подлинную заботу о многочисленной армии машинистов, вагонников, кондукторов, стрелочников и работников других профессий. Хозяйственники должны позаботиться о ремонте жилищ железнодорожников и комнат отдыха паровозных и кондукторских бригад, о подготовке столовых, клубов и других бытовых учреждений. Нельзя забывать, что успех дела прежде всего решают люди!

Многие железнодорожники в этом направлении уже сделали. Подготовка к зиме в текущем году по сравнению с прошлыми годами на большинстве дорог ведется значительно лучше и интенсивнее. Однако это не дает никакого права на самоуспокоенность. В одном из своих выступлений в Центральном парке культуры и отдыха, на праздновании Дня железнодорожника, тов. Л. М. Каганович говорил о том, что есть еще на транспорте любители подменить подлинную подготовку к работе в зимних условиях шумихой. Всевозможных торжественных и обычных заседаний и совещаний они проводят больше, чем нужно, а приобретения таких элементарных вещей, как лопаты и метлы для уборки снега, не позаботятся.

Надо прямо сказать, что подобные и более серьезные «упущения» и недостатки на некоторых участках транспорта еще есть, и, к сожалению, кое-где их не замечают. Проведенная в сентябре Наркоматом путей сообщения проверка установила, что на ряде дорог Центра и Урала многие хозяйственные руководители не учли прошлогодние уроки...

Надо понять железнодорожникам и в первую очередь всем командирам транспорта, что подобное легкомыслие может привести к печальным результатам!

Чтобы успешнее справиться с перевозками в зимние месяцы, железнодорожники сейчас должны позаботиться о том, чтобы каждая фабрика, каждый завод, каждая электростанция сумели создать на зиму запасы топлива и сырья.

Основное внимание работникам железных дорог надо уделить погрузке и перевозке решающих грузов — угля, кокса, руды, металла, флюсов, нефти, строительных материалов и т. п. В первые полтора месяца осенне-зимних перевозок железнодорожный транспорт работал значительно лучше, чем в прошлые годы и даже лучше, чем в августе этого года. Возросла погрузка и увеличилось количество поездов, идущих по расписанию.

Однако есть еще такие дороги, где погрузка важнейших грузов организована неудовлетворительно. Такое положение наблюдается, например, на Томской дороге, где у клиентуры накопились значительные остатки невывезенного угля, хлеба, руды и леса.

Сейчас железнодорожники, как и все трудящиеся нашей страны, готовятся к встрече XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. На железных дорогах широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование. Работники транспорта борются за отправление полновесных и полбосоставных поездов, за сокращение простоев паровозов и вагонов, за сверхплановую погрузку решающих грузов и дальнейшее поднятие производительности труда.

Опыт передовых станановцев-кривоносовцев должен найти широкое распространение на железных дорогах и послужить стимулом к новому подъему, к дальнейшему улучшению работы транспорта.

Товарищ Л. М. Каганович указывает, что главной задачей руководителей и всех хозяйственно-политических работников дороги является безусловное выполнение государственного плана погрузки важнейших грузов — угля, кокса, металла, руды, хлеба, леса и ликвидация невывезенных остатков грузов, накопившихся у клиентуры.

Товарищи новокузнецкие железнодорожники! Боритесь за большевистское выполнение этого указания наркомата!

Навстречу XXIII годовщине Октября

Машинистам товарищам Губанову, Новоселову, Щербакову и Цицулину вручены „Паспорта готовности к зиме“

25 октября в Новокузнецком паровозном депо лучшим машинистам вручены «Паспорта готовности к зиме». Первым получил «Паспорт» старший машинист хозрасчетного паровоза С-175 тов. Губанов. Получили также «Паспорта» машинисты тт. Новоселов, Щербаков и Цицулин.

Это — лучшие машинисты, подготовившие не только технику, но и людей. Тов. Губанов со своей бригадой сэкономил за последнее время за счет папавинского пробега 8000 рублей.

Бригада тов. Новоселова только в сентябре сэкономила 21 тонну угля.

Получая «Паспорта», машинисты на собрании паровозных бригад заявили, что они еще выше поднимут темпы, проведут зиму без помех.

Комиссией признан готовым работать зимой цех теплой промывки. На днях коллективу цеха, его мастеру тов. Гусеву будет вручен «Паспорт» готовности работать зимой.

Я. Жучкин — секретарь партбюро паровозного депо.

На кривоносовских скоростях

Стоял ненастный осенний день. За окном вагона лил дождь. Машинист паровоза т. Ковешников возвращался из Кузнецка в Кандалеп, он видел, как «пролетают» мимо тяжеловесные поезда и думал о тех, кто водит поезд весом в 3 тысячи тонн. Ковешников отстал от товарищей.

— Догоню, буду водить тяжеловесы и я, — решил т. Ковешников.

23 октября он пришел к дежурному по станции Кандалеп тов. Прокопьеву и заявил:

— Товарищ дежурный, машина в порядке, груза на станции много, могу вести тяжеловес.

— Хорошо, т. Ковешников, — говорит т. Прокопьев, — а обязуюсь по-стахановски подготовить состав, а ты по-кривоносовски его проведешь.

— Проведу с нагоном времени!

В три часа по московскому времени тяжеловесный состав в 4000 тонн против 2500 тонн по норме был сформирован.

Дан сигнал отправления. Машинист т. Ковешников включил регулятор. Паровоз набирает скорость.

Вот и станция Пассажирская. Тов. Ковешников посмотрел на часы, а на его лице появилась веселая улыбка. Его охватила радость, и не без гордости он сказал своему помощнику:

— Договор то мы сдержали — на 4 минуты прибыли раньше расписания.

В эту ночь работали отлично и другие машинисты. Машинист электровоза № 19-86 тов. Афанасьев, заключив содоговор с поездным диспетчером т. Дейного, провел из Кузнецка до Усят «Красную стрелу» за 38 минут против нормы в 59 минут. На 17 минут раньше графика провел поезд, объявленный «товарным экспрессом», в Усаты машинист паровоза № 124 тов. Дрозд.

По содоговору с поездным диспетчером в этот же день машинист т. Шмаков провел поезд № 983 от Мундыбаша в Кузнецк с нагоном по графику 25 минут.

Этими победами машинисты дают новый вклад в подарок XXIII годовщине Октября.

А. Карачев.

Вокзал готов к зиме

Сейчас, когда на предприятиях, депо станций и дистанций пути во всю ширь развернулось соревнование за достойную встречу XXIII годовщины Октября, коллектив вокзала ст. Новокузнецк поставил перед собой задачу — отметить праздник полной готовностью вокзала к зиме.

На днях бригада общественного смотря, проверяя выполнение взятого обязательства, отметила, что

коллектив вокзала справился со своей задачей — вокзал готов к зимним перевозкам пассажиров.

Общественность и коллектив вокзала ходатайствуют перед начальником пассажирской службы и политотделом Новокузнецкого отделения о получении «Паспорта готовности к зиме».

И. Бауло — начальник вокзала ст. Новокузнецк.

Бдительность тов. Гурьянова

В выходной день, 20 октября, путевой обходчик 11 дистанции пути тов. Гурьянов И. И., проходя по железнодорожному полотну вблизи 383 километра, заметил лопнувший рельс.

Тов. Гурьянов немедленно сообщил об этом начальнику стан-

ции и дорожному бригадиру. Рельс быстро сменили.

Так бдительный тов. Гурьянов своевременно предотвратил возможную аварию.

Криволапов — начальник развезда 383 километр.

Организованно проведем отчеты и выборы профорганов

С 29 октября в течение месяца на Новокузнецком отделении будут проводиться отчеты и выборы профгруппиров, цеховых комитетов и местных комитетов. Отчеты и выборы пройдут под лозунгом проверки борьбы профорганов за большевистское выполнение Указа от 26 июня и решений X пленума ВЦСПС.

В профсоюзной организации отделения развернулась подготовка к отчетам профорганов. Хорошо ведет эту работу местком Новокузнецкого вагонного депо. Здесь всем рабочим разъяснили решение президиума ВЦСПС о пере выборах профорганов, передовую газету «Правда». Местком по-большевистски руководит предоктябрьским социальным соревнованием. Все рабочие, за исключением 7 человек, вовлечены в профсоюз. Председатель месткома т. Ионин правильно понял поставленную задачу и серьезно готовится к предстоящему отчету и выборам.

Хорошо готовится к выборам профгруппиров пункта технического осмотра ст. Мундыбаш т. Подсекалов. Профгруппиров сумел вовлечь в активную работу большинство членов профсоюза. Избранные в организации члены постоянных комиссий ведут большую массовую работу. Культуринструктор т. Лях добился, что каждый рабочий подписывает и читает газеты. Красный уголок, которым руководит т. Лях, стал центром культурной работы.

В местоме Новокузнецкого паровозного депо большую работу ведет страховой совет. Страховой делегат т. Светлаков систематически посещает квартиры рабочих, находящихся в отпусках по бюллетеням. При таком посещении квартиры стахановца т. Пивоварова т. Светлаков выяснил, что больному нужна материальная помощь. Страховой делегат добился, чтобы стахановцу привезли уголь, оказали денежную помощь.

К сожалению, таких организаций у нас на отделении немного.

Руководители месткомов не поняли еще задач, поставленных пленумом ВЦСПС и продолжают работать по-старому, не окружив себя активом.

Серьезные ошибки допускает райком союза. Председатель райкома союза т. Гилев после сокращения раздутых штата не привлек к активному участию в работе профсоюзный актив, пытается делать все сам. При райкоме до сего времени не созданы постоянные комиссии, не созданы они и в большинстве месткомов.

«Железнодорожник Кузбасса» совершенно правильно критиковал Новокузнецкий райком союза за фальсификацию социального соревнования. Председатель райкома союза т. Гилев отмолился на заслуженную критику, но положение почти не изменилось. В большинстве месткомов так и не регистрируют социальное соревнование. Проверка выполнения обязательств проводится бюрократически, зачастую даже без привлечения к ней самого соревнующегося.

Мы имеем серьезные недостатки в реализации Указа от 26 июня. Месткомы и сейчас мирятся с огромными простоями рабочих, а следовало ожидать, что после выхода в свет Указа месткомы и райком союза объявят решительную борьбу с нерациональным простоем рабочих, при массовом одновременном явлении сверхурочных работ.

Все эти недостатки члены профсоюза должны обсудить и подвергнуть критике на отчетах профорганов, чтобы «Мобилизовать всех членов союза на развертывание социалистического соревнования и стахановского движения, поднятие производительности труда и укрепление трудовой дисциплины, на борьбу за ликвидацию прогулов и самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» (Из постановления ВЦСПС).

Д. Павлов — слесарь паровозного депо Новокузнецк, зам. пред. райкома союза.

За рубежом

Газета „Време“ о заявлении капитана потонувшего в Черном море югославского парохода

БЕЛГРАД, 22 октября. (ТАСС). Бухарестский корреспондент газеты „Време“ передает сегодня заявление капитана потонувшего в Черном море югославского парохода „Видо“ о приеме, оказанном советскими властями пострадавшей команде.

Капитан рассказал, что команда, находясь уже в шлюпке, за-

метила русский военный самолет, который огнем из пулемета в воду дал сигнал потерпевшим кораблекрушению и направился к советскому берегу. Там их очень хорошо встретили, дали одежду, обувь, накормили. После необходимых формальностей капитан и матросы через Румынию направились в Югославию.

Американский корреспондент об англо-американском сотрудничестве

НЬЮ-ЙОРК, 23 октября. (ТАСС). Корреспондент газетного треста „Скриппс Говард“ Денни заявляет, что англо-американское сотрудничество уже включает совместные действия штабов военно-морских флотов обеих стран, обмен секретными военными и разведывательными сведениями, а также тесное сотрудничество на экономическом и дипломатическом фронтах. По словам Денни, члены конгресса не

могут узнать во всех подробностях условий „англо-американского союза“.

Некоторые хорошо информированные лица, продолжает Денни, полагают, что Вашингтон в секретном порядке обещал Англии отменить закон о нейтралитете, а также закон Джонсона, что позволило бы предоставить Англии кредиты и усилить поставку ей самолетов, военных кораблей и других военных материалов.

Арест Бека и Рыдз-Смиглы

Румынское информационное бюро сообщило об аресте в Румынии бывшего польского министра иностранных дел Бека.

Агентство Рейтер передает, что, согласно сообщению римского радио, в Румынии арестован бывший главнокомандующий польской армией маршал Рыдз-

Смиглы. Как сообщает германское информационное бюро, румынская полиция раскрыла широко разветвленную польскую организацию в Румынии. Найденными документами доказано, что эта организация финансировалась из английских источников. (ТАСС).

Как мы организуем единый технологический процесс

Коллективный рассказ диспетчеров

Наше отделение в отличие от других отделений на дороге имеет специфическую особенность, ввиду насыщенности и уплотненности погрузочных пунктов. В таких условиях сокращение простоя вагонов на станциях и подъездных путях клиентуры создает благоприятные условия к повышению и безусловному выполнению плана погрузки даже при неполном парке вагонов. Возможности для этого — объединение ряда технологических процессов на обработке и продвижении поездов.

20 октября стахановский коллектив ст. Кандалеп нашел и показал пример такого объединения ряда процессов, сократив общее время технологического процесса обработки поезда. Сделали они это так.

Когда поезд находился под выгрузкой на заводе, дежурный по отделению обеспечил станции точную информацию о подходе поезда. Начальник станции т. Бойков взялся за организацию стахановского поезда. До выхода поезда из Кузнецка на станции Кандалеп составили вместе с командирами транспортного цеха угольного треста график погрузки по сокращенному времени. Руководителей шахт и транспортного цеха треста Молотовуголь железнодорожники вызвали на соревнование. На шахтах готовили фронт погрузки.

По технологическому процессу поезд должен после погрузки выводится на станцию и здесь его осматривать вагонники пункта технического осмотра, товарная контора оформлять документы, главный кондуктор принять поезд. Командиры станции, стахановцы сочли возможным объединить все три операции с грузовой операцией.

На место погрузки выехали осматривать вагоны, таксировщик, поездная бригада. Пока вагоны грузились, осматривать производили необходимый ремонт, подготовили состав и выдали гарантийную путевку на безупречное действие автотормозов.

Паровозная бригада приняла поезд непосредственно на шахте, и не останавливаясь на ст. Кандалеп, привела его в Кузнецк.

Государственное значение нового метода кандалепцев заключается прежде всего в том, что они ликвидируют лишние стоянки поезда, сокращают простой вагонов. Представляется возможность допозднительной погрузки. В условиях работы зимой предупреждаются трудности, с которыми при сильных морозах зачастую встречаются машинисты при вытаскивании поезда с места.

Правильно поднимается вопрос об организации осмотра вагонов непосредственно на месте погрузки не только в Кандалепе, но и

на ряде предприятий в Усятах. Правильно требует коллектив ст. Кандалеп отправлять поезда с подъездных путей шахт без остановки на завод. Стремление стахановского коллектива поддерживать диспетчеров.

Опыт кандалепцев замечателен. Но успешное осуществление его возможно только при четком взаимодействии всех служб. Особенно необходимо организовать четкую работу пунктов технического осмотра, чтобы в поезде не попадали больные вагоны, не задерживалось их продвижение по горению бункера.

Организаторами методов кандалепцев должны стать диспетчеры отделения. Они должны обеспечить четкие взаимодействия всех служб, клиентуры и пропускать поезда без задержек.

Конкретное выражение такой помощи — организация диспетчерами стахановских поездов, строгих и четких операций по ранее намеченному плану. 25 октября в первой смене дежурного по отделению Бровориченко было проведено 12 товарных экспрессов, 4 стахановских поезда и 4 «Красных стрелы». За сутки проследовали два поезда по единому технологическому плану. Маршрут 285 прошел три операции. Движение поезда показано в ниже приводимом графике.



По такому графику был организован процесс движения поезда. Указанные цифры с минусом показывают сокращение процесса, цифры с плюсом — перепростой в минутах. Техника организации стахановского поезда по единому с клиентурой технологическому процессу заключается в следующем.

Запланированный на 3 операции поезд «закладывается» первой сменой и завершается второй. Первая смена обязана обеспечить информацию клиентуры с точным указанием времени возвращения поезда.

Поезд пройдет успешно только в том случае, если о его организации и плане движения будут хорошо информированы станции. При объявлении маршрута № 285 стахановским рассчитывалось, до отправления его сетевым на дорогу, произвести две операции для завода. Каждый поймет — сорви где-нибудь отправление и риси дежурного по отделению будет стоять срывом отправления сетевого поезда.

Первый опыт показывает, что некоторые железнодорожники недопонимают ответственности за своевременное отправление таких

поездов. На станциях Усаты и Сортировочная маршрут № 285 простоял сверх графика 3 часа. Поезд ушел в Магнитогорск вовремя, так как мы наверстали потерянное время при выгрузке на заводе и погрузке на шахтах. Но мы вправе предъявить претензию начальнику вагонного депо Новокузнецк тов. Марченко за то, что он не оказал нам помощи. По вине пункта технического осмотра Сортировка в маршруте № 285 были оставлены три больных вагона, их отцепляли на ст. Усаты.

Правильно понял задачу машинист электровагона тов. Агафонов. Соревнуясь с диспетчером, он на каждом рейсе сокращал время пробега. Хорошо организован погрузку угля дежурный по транспортному цеху треста Сталинуголь тов. Курдов. Прекрасно руководили выгрузкой на заводе начальники смен транспортного цеха тт. Гордеев и Кочетков.

Экономический эффект от строенной операции следующий: три операции завершены в течение 21 часа при норме среднего оборота вагонов для отделения в 51 час. Погружен сверх плана

1 маршрут угля, что дает дороге дополнительно около 5000 рублей. Средний простой вагонов на грузовую операцию составил 7 часов вместо 13,3 часа по норме.

В эти же сутки в смене тов. Коробова по заранее намеченному плану была произведена двойная операция поезда № 904. Погрузка и выгрузка заняла всего 10 часов 30 минут. При этом на ст. Зенково вагонники задержали поезд на 2 часа. Если не считать двухчасового простоя, то на обе операции потребовалось 8 час. 30 мин. вместо 26 по норме.

Так мы организуем единый с клиентурой технологический процесс. Первый опыт предсказывает большие возможности, мы будем его совершенствовать. Мы надеемся, что диспетчеры поддержат вагонники и паровозники, это в их интересах, в интересах государства.

Ф. Бровориченко, В. Коробов, П. Котельников, дежурные по отделению.
А. Дейного, А. Лисин Н. Короткова, диспетчеры.

Отв. редактор **Г. ХУДЯКОВ.**