

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 109 (625)

3 ноября 1940 года, воскресенье

ЦЕНА 5 КОП.

Накануне великого праздника

Четверо суток отделяют нас от XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. 7 ноября в грандиозных демонстрациях советский народ еще раз продемонстрирует свое единство. 7 ноября — всенародный праздник, смотр боевой мощи отечества международного пролетариата.

Октябрьская годовщина, по славной традиции советского народа, выльется в смотр производственных успехов, мобилизацию производственных коллективов на дальнейшее повышение темпов и качества, на неуклонное соблюдение нового трудового порядка, установленного Указом от 26 июня.

Железнодорожники Новокузнецкого отделения приняли социалистическое обязательство — прийти к празднику с новыми производственными победами. В борьбе за стахановскую погрузку выросли мастера социалистической производительности труда, жизнь выдвинула новые стахановские методы. Станция Кандалеп, сильно отстававшая в сентябре, досрочно, на 2 дня, выполнила октябрьский государственный план. Передовая здесь смена т. Костенко уже 29 октября выполнила месячный план на 107 процентов.

Во второй половине октября резко двинулся вперед коллектив диспетчеров. Дежурный по отделению т. Броворниченко — инициатор строенных грузовых операций на отделении, стал отправлять за смену по 20 стахановских поездов, «красных стрел» и «товарных экспрессов».

В предоктябрьском социалистическом соревновании мы вывели из отвалов более 200 тысяч тонн угля, но этого еще мало. Почти такое же количество угля продолжает оставаться в отвалах. Вполне понятна справедливая тревога коллектива отделения за не выполненное им обязательство. В последние дни производственный подъем значительно растет, и он должен быть использован для окончательной ликвидации отвалов в первой половине ноября.

Что для этого нужно?

Слаженная работа всех служб, непримиримая борьба с непроизводительными простоями, широкий размах социальности. Выполнить сталинское указание об основе стахановского движения — ценить фактор времени не по часам, а по минутам.

Надо неуклонно соблюдать дисциплину.

Оставшиеся до праздника 4 дня должны пройти в нашей работе с удвоенными темпами в стахановских предпраздничных вахтах.

Вступайте на стахановские предпраздничные вахты! Множьте производственные подарки в честь Октябрьской годовщины.

Больше перевезенного стране угля!

Больше перевезенного стране металла!

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О присвоении звания Героя Социалистического Труда тт. Токареву Ф. В., Поликарпову Н. Н., Шпитальному Б. Г., Грабину В. Г., Яковлеву А. С., Микулину А. А., Климову В. Я., Иванову И. И., Крупчатникову М. Я.

За выдающиеся достижения в области создания новых типов вооружения, поднимающих оборонную мощь Советского Союза, присвоить звание Героя Социалистического Труда и вручить орден Ленина и золотую медаль «Серп и молот»:

1. Токареву Федору Васильевичу (по стрелковому вооружению).
2. Поликарпову Николаю Николаевичу (по самолетам).
3. Шпитальному Борису Гавриловичу (по авиавооружению).
4. Грабину Василию Гавриловичу (по артиллерии).
5. Яковлеву Александру Сергеевичу (по самолетам).
6. Микулину Александру Александровичу (по авиадвигателям).
7. Климову Владимиру Яковлевичу (по авиадвигателям).
8. Иванову Илье Ивановичу (по артиллерии).
9. Крупчатникову Михаилу Яковлевичу (по артиллерии).

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.

28 октября 1940 г.

В подарок XXIII годовщине Октября

Вагонники организуют единый технологический процесс с движенцами

Лучшие люди Новокузнецкого вагонного депо в дни предоктябрьского соревнования стремятся дать больше выработки, быстрее осмотреть поезд, сократить простой вагонов.

Осмотрщик-автоматчик т. Миков первый на пункте технического осмотра стал отправлять поезд без утечки воздуха из тормозной магистрали. Его примеру последовали автоматчик т. Лучшев и другие.

В октябре железнодорожники Томской получили боевой приказ наркома № 268-Ц. Лучшие люди нашего отделения в ответ на приказ наркома еще больше усилили темпы работы, стали работать по-новому, организовали единый технологический процесс с клевнатурой, инициаторами которого явились кандалепцы.

Славный почин кандалепцев подхватили и вагонники. Они стали работать также по единому технологическому процессу с движенцами: с большим сокращением времени осматривают поезда, выдают гарантийные путевки машинистам на отличную, без-

укоризненную работу автотормозов и рычажной передачи на всем протяжении проследования поезда. Инициатор этого замечательного почина — тов. Миков.

Наступили зимние дни. Но для т. Микова и других стахановцев они не страшны. И в зимние дни они гарантируют стопроцентное отправление поездов без утечки воздуха из тормозной магистрали и отличной работой рычажной передачи.

23 октября т. Миков выдал гарантийную путевку машинисту электровагона т. Величко. На другой день он получил от т. Величко телеграмму:

«...Тормоза и рычажная передача работали отлично. Желаю Вам дальнейших успехов».

Стахановская гарантия и на последующие поезда также была оправдана.

Вагонники, перенимая опыт кандалепцев, безусловно, добьются еще более высоких показателей в сокращении простоя вагонов под осмотром и ремонтом.

П. Шумилов.

Поезда идут на проход

Коллектив ст. Кандалеп — инициатор организации единого технологического процесса с горняками, реализуя приказ наркома № 268-Ц, с каждым днем улучшает свою работу.

Всего два-три дня прошло, как кандалепцы отправляли груженные поезда прямо с копей в Новокузнецк без остановки в Кандалепе. Сейчас они начали принимать порожние составы под погрузку из Кузнецка на копи без остановки в Кандалепе. Это позволяет на несколько часов сократить простой вагонов.

1 ноября, например, машинист паровоза тов. Нефедов, помощник

т. Граченко, кочегар т. Сомов из Кузнецка привели порожняковый поезд на копи без остановки в Кандалепе. На копи выехали технические конторщики т. Моргачева, автоматчик т. Митрошин, осмотрщик т. Мясников. В процессе погрузки они быстро формировали, осматривали, опробовали автотормоза, готовили документы. После окончания погрузки т. Нефедов провел состав на проход с копей через Кандалеп в Кузнецк.

Это начинание дало возможность кандалепцам 1 ноября сократить непроизводительный простой вагонов на 3,7 часа.

Политруки на поездах

По почину партийного бюро ст. Сортировочная 53 политрука сопровождают поезда в Усятах на фронта погрузки, на шахты.

1 ноября политрук, секретарь комитета комсомола ст. Усаты т. Осин, сопровождая порожняковый маршрут на шахту имени Ворошилова, организовал быструю погрузку и обработку состава. Маршрут был загружен за 8 часов 15 минут при норме в 13 часов.

Политрук т. Дергунов добился сокращения простоя маршрута на погрузке на 2 часа.

П. Барсукова.

С КРИВОНОСОВСКОЙ СКОРОСТЬЮ

В ночь на 2 ноября машинист Новокузнецкого паровозного депо тов. Башкатов на 6,5 километра в час перевыполнил техническую скорость и на 10,7 километра в час — коммерческую скорость.

Этот подарок т. Башкатов посвящает предстоящему празднику — XXIII годовщине Октябрьской социалистической революции.

20 процентов месячного задания за сутки

Стахановцы и ударники цеха среднего ремонта Новокузнецкого вагонного депо в подарок XXIII годовщине Октября за сутки 1 ноября выпустили из среднего ремонта 5 вагонов. Это составляет 20 проц. месячного задания. Слесари тт. Лузин и Смирнов выполнили план на 360 проц. каждый.

И. Семенова.

Любить свое дело, давать высокую производительность

Станция Сортировочная в октябре улучшила работу. Государственный план перевозок выполнен за месяц по угляю на 101,7 процента. Отправлено по расписанию 96,2 проц. поездов, транзитный простой выполнен на 111 проц. Станция получила «Паспорт готовности к зиме».

Добились мы этого в результате развернутого предоктябрьского социалистического соревнования. Лучшие стахановцы, соревнуясь в честь XXIII годовщины Октября, показывают замечательные образцы высокой производительности труда. Так, составитель т. Дергачев выполняет производственное задание на 150 процентов. Маневровый диспетчер т. Березовский, сменный мастер т. Башков организуют скоростную обработку порожняков с применением укрупненного ремонта (смена ко-

лесных пар, головок автосцепки). Старшие стрелочницы тт. Куценко — руководитель стахановской школы, и Бедарева в отличном состоянии содержат свои посты.

Однако достигнутое — это далеко не все, что мы можем иметь. Главный показатель — простой вагонов, всетаки остается у нас позорно ненормальным. За октябрь он не выполнен на девять десятых часа.

Простой под грузовыми операциями станция не выполняла потому, что в нашем коллективе нет настоящей спаянности в работе. Есть еще такие люди, которые не борются за оборот вагонов, за быструю обработку порожняков местного груза и своевременную подачу их на копи и на завод, а также и вывод их

оттуда. К примеру можно взять работу составителя т. Манакова. 20 октября он производил отцепку 11 вагонов более двух часов при норме в 35 минут. 23 вагона четного груза формировал 2 часа также при норме в 35 минут. Составитель тов. Кондаков местный груз на 4 и 8 отделения формирует 2—3 часа, а норма 35 минут. Дежурный по станции т. Куков на днях передавал паровоз, идущий за грузом, задержал у входного светофора на 30 минут. По вине составителя т. Тризна 28 октября на станции простоял 8 часов магнитогорский маршрут.

Плохо работают весовщики товарищи Гапачева и Пика. Они безответственно относятся к оформлению документов, чем влекут

также непроизводительные простои вагонов, срывают поезда.

Коллектив станции имеет претензии и к диспетчерскому аппарату отделения. По вине диспетчеров во второй декаде октября мы имеем перепростой 4685 вагоночасов. 20 октября, например, по вине диспетчера отделения тов. Коротковой простояли от 5 до 7 часов составы №№ 607, 609 и 941.

Мы можем окончательно изжить непроизводительные простои вагонов, выполнить приказ наркома № 268-Ц. Требуется только, чтобы каждый член коллектива относился честно к своему делу, боролся за него и помнил, что он работает на благо своей родины.

Г. Чеботарев — начальник станции Сортировочная.

С т е х н и ч е с к о й к о н ф е р е н ц и и п а р о в о з н и к о в

1 ноября в Новокузнецком паровозном депо состоялась партийно-техническая конференция по вопросу экономии топлива. С докладом об экономии угля и работе паровозов на различных смесях топлива выступил машинист-папавинец С. Ф. Губанов. После доклада стахановцы депо поделились своим опытом экономии топлива на паровозах. Ниже мы печатаем некоторые выступления.

Примеси к углям надо использовать умеючи

(П. НОВОСЕЛОВ—старший машинист пассажирского паровоза С-249.)

Вопрос экономии топлива имеет огромное значение. Железнодорожный транспорт—самый крупный потребитель угля в стране, он должен быть большим экономистом.

Расскажу о себе. В Новокузнецком паровозном депо я работаю с 1934 года и из месяца в месяц имею экономию топлива. За октябрь этого года сэкономил 21 проц.

Я, а также и работающие со мной паровозные бригады, ухаживаем за паровозом по-папавински. Мы всегда пользуемся саже-сдувателем, применяем антинакипин, тщательно следим за ремонтом на промывке. Это дает большие результаты в экономии топлива.

Отдельные машинисты не обращают достаточного внимания на

правильность открытия поддувальных клапанов. Засоренность поддувала шлаком не дает необходимого поступления воздуха, тем самым задерживает интенсивность горения топлива, а отсюда получается и пережог угля.

Особенно мне хочется остановиться на арочном своде в топке. Достаточно выпасть одному кирпичу из арочного свода, как под отверстием быстрее сгорает уголь. Подчас образуются воздушные воронки, снижается парообразование—излишне расходуется топливо.

При отоплении паровозов кубзбасскими углями арочный свод в топке надо иметь до 70 проц. от длины топки. Поток газов будет удлинен, тем самым будет больше теплоотдачи, увеличивается парообразование, экономится топливо.

При следовании с пассажирским поездом я внимательно слежу за отоплением паровоза и в определенно установленных мною местах делаю продувку котла.

Я также, как и тов. Губанов, применяю примеси—коксы, изгарь и шлакоотсев, но, применяя примеси, надо приложить больше опыта в отоплении паровоза смесью, как говорит т. Марчук. Смесью к углю при отоплении паровоза надо использовать на уклонах и площадках.

В депо есть такие машинисты, как т. Игнатов и Белоусов, которые берут смесь к углю, но, не сообразуясь с профилем пути, иногда делают непроизвольные остановки и задерживают нормальное движение поездов. Вот такое применение примеси к топливу, естественно, не даст должного эффекта.

Главное—дисциплина, хороший уход за машиной

(И. МАРЧУКОВ—инструктор-машинист)

Передовые машинисты нашего депо тов. Губанов, Новоселов, Исаев и другие ежемесячно имеют экономию угля на паровозах. Как они этого добиваются?

Успех передовых машинистов заключается в том, что они ухаживают за паровозом по-папавински, что обеспечивает длительность работы частей паровоза и дает экономию топлива.

Экономия топлива зависит и от того, насколько крепка трудовая дисциплина в паровозной бригаде. Кочегар всегда должен держать в топке смоченное топливо, помощник—бережно его расходовать, забрасывать топливо в топку, сообразуясь с профилем пути.

Когда я работал на паровозе 720-25, мы в отоплении паровоза применяли коксик. Некоторые машинисты, как тов. Штаненко и другие, относились к примесям пренебрежительно, говоря, что из этой «затей» ничего не выйдет. Пришлось поехать с товарищами и на практике убедить их, что применять коксик в отоплении паровоза можно и нужно, ибо это дает экономию топлива, а следовательно, и экономию государственных средств.

Конечно, применять примеси к углям надо умеючи. Этому надо учиться у передовых машинистов, тогда успех будет обеспечен.

Как мы боремся за экономию топлива

(А. ИСАЕВ—машинист паровоза № 732-58)

Для того, чтобы экономить топливо, нужно свой паровоз держать технически исправным. Экономии топлива на своем паровозе мы достигаем при следующих условиях.

Колосниковую решетку держим исправной, не допускаем никаких заплат и лишних отверстий в колосниках.

Хороший процесс горения в огневой коробке зависит от исправности всех частей, находящихся в дымовой коробке. Надо, чтобы элементы и коллектор в местах постановки не парили. Парорабочие трубы должны быть тщательно заложены и обмазаны глиной. Форсовый конус должен стоять точно по диаметру

дымовой трубы. Нельзя, чтобы в дымовую коробку откуда-либо поступал воздух, в ней всегда должно быть достаточно разреженное пространство—это дает хорошее сгорание топлива в огневой коробке, а вместе и экономия топлива.

Когда наша машина стоит на промывке или в ремонте, мы тщательно следим за ремонтом всех частей паровоза. Во время работы паровоза надо внимательно следить за работой прессмасленки, чтобы смазка подавалась равномерно ко всем движущим частям и особенно к золотникам и поршням.

Набор угля в тендер производим в следующем порядке: сперва сыпем осиноковский уголь, берем отходы, засыпаем снова осин-

новским, а потом берем кубышевский уголь.

Перед отправлением топка должна быть хорошо заправлена смоченным углем. При отправлении кокс надо слегка разравнять в топке и при следовании поезда топливо забрасывать равномерно по всей колосниковой решетке.

Правильно говорил тов. Губанов, что отопление паровоза в пути следования должно регулироваться с профилем пути, то для этого надо знать хорошо профиль.

Машинисты должны неуклонно выполнять приказы наркома 17-Ц и 144-Ц, где дана четкая программа в борьбе за экономию топлива.

лометров. Он оросит свыше 60 тысяч гектаров земли. Каналу присвоено имя товарища Сталина.

* 25 июня вступил в строй Среднеуральский медеплавильный комбинат—это одно из мощнейших предприятий, вступающих в строй в третью сталинскую пятилетку. Работая на полную мощность, комбинат сможет давать черновой меди значительно больше, чем выплавляли в 1913 году все медеплавильные предприятия царской России.

* Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня о переходе на 8-часовой рабочий день, на 7-дневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений встретил единодушное одобрение рабочих и служащих. На многочисленных предприятиях с новой силой развернулось социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение производственной программы. В соревнование включились угольщики, металлурги, нефтяники и работники других отраслей промышленности.

* Бессарабия, насильственно отторгнутая Румынией в начале 1918 года от Советского Союза,

вновь воссоединилась со своей матерью-родиной, со всей советской землей. 28 июня советские войска перешли румынскую границу на всем протяжении северной части Буковины и Бессарабии. Трудовой народ Бессарабии и северной части Буковины влился в великую семью народов СССР.

* 1 июля была объявлена подписка на Заем третьей пятилетки (выпуск третьего года). На 20 июля подписка достигла 9 миллиардов 310 миллионов 839 тысяч рублей, то есть превысила установленную сумму займа на 1 миллиард 310 миллионов 839 тысяч рублей.

* Выражая единодушную волю свободного трудового народа Литвы, сбросившего иго узурпаторов, народный сейм Литовской республики провозгласил 21 июля установление советской власти на всей территории Литвы. Того же числа Латвийский сейм провозгласил советскую власть в Латвии. В этот же день Эстонская государственная дума объявила Эстонию Советской социалистической республикой. Седьмая сессия Верховного Совета СССР в августе приняла Литовскую ССР, Латвийскую ССР и Эстонскую

Успехи путейцев

Значительных успехов в пред-октябрьском социалистическом соревновании добились лучшие люди 11 дистанции пути. Во много раз улучшилось содержание пути на околотках дорожных мастеров тт. Щетинина, Локтарева, Бедарева. Балловая оценка их околотов резко снизилась. Если, к примеру, в мае околотов Щетинина имел оценку 284,5 балла, то в октябре она снизилась до 13,2 балла, на 7 околотов балловая оценка составила в октябре 15 баллов, по первому околотку (мастер тов. Локтарева) с 348 баллов (в июне) упала до 19. Все километры пути прошли плано-предупредительный ремонт, и мастера получили на них стахановские «Паспорта».

Необходимо отметить и лучших бригадиров пути, которые в отличном состоянии содержат свои отделения. На втором околотке бригадир пути 3-го рабочего отделения тов. Мельников имеет оценку 4,6 балла. Тов. Антонов, бригадир пути 1-го рабочего отделения 2-го околота, оценку пути имеет 8,6 балла. Хорошую оценку имеют отделения бригадиров тт. Стогова, Вилкова, Андросова—держатели переходящего мандата, тов. Акимов—значиста сталинского призыва.

Замечательно работают путевые рабочие стахановцы тт. Егоров А., Шишкин, Соболев (на 1 околоте), Казанцев, Фомин, Соболевников, Дмитриев, Кошкин (на 2-м околоте) и на 7 околоте тт. Полковников и Ельцов.

Сейчас передовые люди 11 дистанции пути горят одним желанием—к XXIII годовщине Октября довести балловую оценку своих околотов и отделений до 0, чтобы зимой поезда двигались без задержки.

Тарасов М. Т.—путевой контролер 11 дистанции пути.

В помощь агитатору

Победоносный год

(Цифры и факты)

Множество побед увенчало в нынешнем году нашу социалистическую родину. Расширилась ее территория, увеличилось население, умножились ее богатства, окрепло оборонное и экономическое могущество, выросло много героев труда и обороны.

* Победоносная Красная Армия и Военно-Морской Флот сокрушили белофинский военный плацдарм и обеспечили безопасность Ленинграда и северозападных границ СССР. По мирному договору, заключенному 12 марта в Москве между Советским Союзом и Финляндией, в состав Советского Союза включены весь Карельский перешеек с Выборгом (Вишпури) и Выборгским заливом, западное и северное побережье Ладожского озера с городами Кексгольмом, Сортавала, Суоярви, ряд островов в Финском заливе, территория восточнее Меркяarvi и Куоляarvi, часть полуостровов Рыбачьего и Среднего. СССР получил в аренду на 30 лет полуостров Ханко с

прилегающими островами для создания там военно-морской базы, способной оборонять вход в Финский залив.

* 24 марта освобожденные народы западных областей Украинской ССР и Белорусской ССР избрали своих депутатов в Верховный Совет СССР. Во всех избирательных округах избраны кандидаты блока коммунистов и беспартийных.

* 31 марта шестая сессия Верховного Совета СССР единогласно приняла закон о преобразовании Карельской Автономной Советской Социалистической Республики в Союзную Карело-Финскую Советскую Социалистическую Республику.

* Колхозники Азербайджана, воодушевленные примером трудящихся Узбекской ССР, строящих Большой Ферганский канал, в короткий срок (6 месяцев) соорудили своими силами и средствами Самур-Дивичинский канал. Длина канала, пуск которого состоялся 6 мая,—107 ки-

ССР в Союз Советских Социалистических Республик. Таким образом, в состав СССР входят 16 союзных республик.

* 2 октября Президиум Верховного Совета СССР издал Указ о государственных трудовых резервах СССР. По этому Указу, государство создает в плановом порядке трудовые резервы для растущей социалистической промышленности и транспорта. В этом году путем призыва (мобилизации) и открытого (добровольного) набора будет принято в ремесленные училища и железнодорожные училища 350 тыс. человек и в школы фабрично-заводского обучения 250 тыс. человек из числа городской и колхозной молодежи.

* После пятимесячной работы закрылась 15 октября Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. В прошлом году почетное право участников Выставки завоевали свыше 28 тысяч хозяйств и более 167 тысяч передовиков сельского хозяйства. В этом году количество участников Выставки перевалило за 300 тысяч.

Зам. ред. Д. КАРМАНОВ.