

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 114 (630)

23 ноября 1940 года, суббота

ЦЕНА 5 КОП.

Боевые задачи новокузнецких большевиков

Вчера проходило собрание партийного актива отделения, обсудившее выполнение приказа наркома № 268-Ц.

Со времени предпоследнего собрания актива прошло полтора месяца. Это время для коллектива новокузнецких железнодорожников было насыщено яркой борьбой по выполнению приказа наркома № 268-Ц. В предкузнецком социалистическом соревновании неузнаваемо выросли люди. Если раньше на отделении не знали о машинистах тт. Нефедове и Ковешникове, сменном вагонном мастере тов. Башкове, политуках на сопровождении поездов тт. Данькове и Гуляеве, то сейчас о них слава идет по дороге.

В борьбе за большевистскую реализацию приказа наркома № 268-Ц зародился единый технологический процесс—яркое выражение совместного с клиентурой разрешения государственных задач.

Актив обсудил все эти вопросы и наметил мероприятия по дальнейшему еще более успешному разрешению боевых задач.

Лазарь Моисеевич Каганович в приказе № 268-Ц поставил главной задачей перевыполнение плана погрузки и в первую очередь угля, металла, руды. Эту задачу мы выполняем пока что плохо. Отделение, имея достаточный парк вагонов, не ликвидировало еще огромных простоев вагонов. Объясняется это нечетким, а подчас и неправильным планированием.

Не упорядочено планирование и на станциях. В Кандалепе, например, до сего времени работают без планов поезда работы, на авось. В этом кроются причины неудач, которые терпит за последнее время станция. Тревожное положение не натолкнуло парторганизацию разобраться с положением станции и, осуществляя права контроля, заставить начальника станции тов. Бойкова упорядочить планирование.

Большие задачи стоят перед паровозниками. В последние дни в их практику внес весьма много нового новосибирский машинист тов. Лунина. Паровозники сейчас изучают опыт тов. Лунина и готовятся переходить на ремонт по его методам.

В полном и четком осуществлении единого технологического процесса, в освоении методов Лунина—путь к успешному разрешению боевых задач, стоящих перед коллективом отделения.

Победа сама не дается, ее нужно завоевать. Сейчас все должно быть использовано для обеспечения безусловного выполнения плана погрузки. Как никогда поднимается значение агитации. Она должна быть боевой, наступательного характера.

Агитатор не может оставлять без внимания каждый новый производственный успех, каждого растущего человека. Оперативно реагируя на события, агитатор вносит неравновесный вклад в распространение передовых методов.

Агитатор не может оставлять без внимания даже малейшего нарушения дисциплины, воспитывать в коллективе чувство нетерпимости к тем, кто недобросовестно выполняет гражданские обязанности.

Мы имеем немало примеров—где хорошо работает агитатор, там крепкая дисциплина, высокая производительность. Такими являются кузнечный цех паровозного депо Новокузнецк и столярный цех вагонного депо Новокузнецк, где агитаторами тт. Волков и Курочкин.

Зима не страшна организованному и сплоченному коллективу. Воспитывать в людях железную волю в преодолении любых трудностей—важнейшая задача. Это возможно только при глубоком изучении кадров. Вот почему собрание актива, поправляя ряд командиров и партийных работников, обязало поставить на высокий идейный уровень воспитание и глубокое изучение кадров.

Решение актива еще больше вооружает большевиков отделения. Выполнить пунктуально это решение—боевая задача большевиков отделения.

Широко распространим почин машиниста товарища Лунина!

БЛЕСТЯЩИЙ ПРИМЕР

Развертывая социалистическое соревнование за достойную встречу Дня Сталинской Конституции, по-большевистски выполняя приказ наркома 268-Ц, машинисты-кривоносовцы паровозного депо Новокузнецк достигли новых успехов в борьбе за высокую производительность труда.

20 ноября машинист т. Ковешников с помощником т. Белкиным провели со ст. Кандалеп тяжеловес в 4200 тонн, прибыв на 3 минуты раньше расписания.

В этот же день машинист т. Нефедов с помощником т. Париковым провели со ст. Кандалеп тяжеловес в 4500 тонн. Поезд прибыл точно по расписанию.

П. Поляков.

Машинистам-кривоносовцам

тт. К. Нефедову и Г. Ковешникову

Политотдел отделения поздравляет вас с новой стахановско-кривоносовской победой, одержанной на вождении тяжеловесных поездов.

Вы, взяв со станции Кандалеп тяжеловесные поезда и доставив их в Кузнецк точно по расписанию, наглядно показали, как большевики должны преодолевать трудности, встречающиеся зимой. Метели и морозы не страшны тем,

Начальник политотдела Новокузнецкого отделения И. ОГАРКО.

кто трудностям зимней работы противопоставляет железную волю и большевистскую организованность.

Надеемся, что вы не ограничитесь первыми успехами, а разовьете их еще больше. По вашему примеру машинисты проведут зиму по-большевистски, безусловно, перевыполняя план, перекрывая технические скорости.

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОЧИН

Почин машиниста тов. Лунина ценен тем, что он наводит большевистский порядок в работ паровозных бригад, поднимает на новую культурную ступень кривоносовско-папавинское движение на транспорте.

Скажу о себе и своей машинистке С-249.

Сам я имею квалификацию слесаря-арматурщика. То, что вы двигаете тов. Лунина в дополнении к пункту 33 приказа № 78-Ц необходимо для каждого машиниста. Ибо плохой тот водитель паровоза, кто не умеет держать в руках инструмента.

Наша бригада свято выполняет приказ № 78-Ц. Мы производим и такой ремонт, как стеснение кулисного механизма, крейцкопных поперечных, натягивание дышловых поршневых и крейцкопных подшипников и другое.

У нас в бригаде—крепкая производственная дружба. Состояние паровоза волнует всех членов бригады.

Помощник машиниста тов. Нелюбин образцово ухаживает за всеми частями паровоза. Арматура всегда исправная. Тщательно следим за пресмасленкой.

Папавинский уход за паровозом дал нам возможность добыть с 9 октября по 18 ноября 10276 километров пробега при норме 5000.

Скоро и наша бригада откажется от услуг комплексной бригады, все будем делать своими силами. И если руководители депо, бригадиры и мастера обеспечат паровозные бригады необходимым материалом для ремонта, дело пойдет на лад. Передовые машинисты Новокузнецкого депо успешно переймут опыт тов. Лунина.

П. Седельников—машинист Новокузнецкого паровозного депо.

По примеру машиниста Лунина

Наша строевая бригада за последнее время добилась неплохих результатов в своей работе. В начале года мы взяли обязательство: довести межкапитальный пробег паровоза до 500 тысяч километров. На 1 ноября наш локомотив № 732-58 сделал уже около 60 тысяч километров пробега.

Как мы этого добились?

Только путем слаженной работы всей бригады. Начиная с марта, мы устранили вредную обезличку—каждый член нашей бригады получил определенный круг обязанностей. А именно. Машинист Константин Лупин следит за состоянием правой стороны паровоза и тендера. Машинисту Алексею Исаеву поручено было вести повседневное наблюдение за левой стороной локомотива и тендера. Сам я стал наблюдать за низом машины и водяного бака.

Не забыли и о помощниках машинистов. Яков Харченко и Алексей Шеницын отвечают за состояние арматуры и гарнитуры. На обязанности помощника Анатолия

Степанова—содержать в безукоризненной исправности весь инструмент паровоза и запасной разноразмерный клапан.

Кочегары также стали нести конкретные обязанности. Таким образом никто из нас не является «белоручкой». Каждому находится большая и малая работа. И результат отрядный. Бригада покончила с браком, привела свой локомотив в отличное состояние.

Ликвидация обезлички в уходе за паровозом помогла нам поднять авторитет бригады и ее каждого члена. Мы перестали надеяться на спесивость другого, и, не дожидаясь указаний старшего машиниста, выполняем все, что было поручено.

С повышением ответственности за состояние всего локомотива высоко поднялась и производительность труда нашей строевой бригады. Бригада в этом году не имела ни одного брака в работе, повысила техническую и коммерческую скорость, довела ее до 37 километров в час. Среднесуточ-

ный пробег паровоза также значительно повысился.

Каждый член нашей бригады на «отлично» и «хорошо» сдал испытания по Правилам технической эксплуатации, по инструкции движения поездов, сигнализации и приказам наркома.

Наша бригада ежемесячно дает экономию топлива до 25 тонн и водит тяжеловесные поезда с кривоносовской скоростью.

Опыт новосибирского машиниста тов. Лунина дает нам много нового. Главное достоинство в его работе—любить паровоз, образцово ухаживать за ним—приложить к нему руки советского машиниста.

Сейчас мы глубоко изучаем основные принципы метода тов. Лунина. Бригада готовится к промывочному ремонту паровоза своими силами, без услуг комплексной бригады. Наша бригада в ближайшее время будет одной из первых папавинско-лунинской бригадой.

В. Башкатов—старший машинист паровоза 732-58 Новокузнецкого депо.

В первые дни зимы

Началось с разговора. Дежурный по станции Кандалеп т. Нолитов позвонил диспетчеру отделения тов. Демину.

—Коллектив нашей станции внес предложение отправить сегодня тяжеловесный поезд.

—В чем же дело?—перебил диспетчер.—Отправляйте пожалуйста.

—Но видите ли... Это необыкновенный маршрут...

—Я вас не понимаю...

—Мы хотим соединить две кольцевки в одну и отправить в Новокузнецк-сортировочная.

—Одну минутку.

Диспетчер посмотрел в окно. На улице завывала свирепая метель. Все дороги были занесены снегом, дуд порывистый ветер.

—Вы учли условия погоды?

—Все учли, товарищ диспетчер,—подтвердил дежурный по станции.—Ваше мнение?

—Как на это дело смотрит машинист? Он согласен?

—Машинист у селектора.

—Машинист Ковешников согласен вести тяжеловес,—отчеканил кривоносовец.

—Вас не пугает пурга?—спросил диспетчер.

—Нисколько. Жду вашей команды.

—Хорошо, товарищ Ковешников. Ведите.

—Свободный проход обеспечен?

—Все будет обеспечено. Счастливого пути!

... Это было в ночь с 19 на

20 ноября. Машинист Новокузнецкого депо, коммунист тов. Ковешников отправился из Кандалепа в необыкновенный рейс. Он объединил две угольных кольцевки и повел их в Новокузнецк.

Погода действительно неблагоприятствовала. Снежный ураган—страшный враг паровозников. Но машинист не струсил. Он поставил свой паровоз под состав. Но вдруг с соседней станции сообщили: произошел снежный обвал, нужно срочно выслать снегоочиститель.

Прошло еще несколько минут. Потом последовала команда:

—Путь свободен, тяжеловес можно отправлять.

Ковешников облегченно вздохнул: «Значит, все в порядке».

Дежурный по станции дал сигнал отправления. А спустя один час тяжеловес под води-

тельством машиниста Ковешникова точно по расписанию прибыл в Кузнецк.

...И вот мы беседуем.

—Это только цветочки,—сказал машинист.—Это первое зимнее «крещение». Но могу сказать, какой бы суровой зима ни была, она не страшна машинисту-кривоносовцу. 4218 тонн—это не так уж много. Говорят, мой напарник тов. Нефедов провёл вчера по тому же маршруту состав весом в 4500 тонн. А машинист тов. Дезюля несколько недель тому назад провёл до Новокузнецка состав весом в 4600 тонн. Значит возможности богатые.

И словам товарища Ковешникова можно верить. У него богатый практический опыт, высокое знание техники своего дела. Таким машинистам не страшны зимние трудности. Н. Сибиряк.

Партийно-техническая конференция в Усятах

19 и 20 ноября на станции Усяты проходила партийно-техническая конференция. В конференции приняли участие свыше 200 командиров, коммунистов и стахановцев. Всего в прениях по докладу маневрового диспетчера тов. Шабаловского выступило 20 человек.

Конференция прошла исключительно активно. Участники ее внесли много ценных предложений, подняли в своих выступлениях ряд интересных вопросов.

— Борьба за сокращение простоя вагонов, — сказал заместитель начальника станции по грузовой работе тов. Покровский, — требует от нас более строгого отношения к каждому вагону. А этого как раз нет в практике нашей работы. Десятки одиночных вагонов очень часто простаивают часами и сутками. У руководителей станции, в том числе и у меня, вошло в «привычку» безразлично относиться к судьбе одиночных вагонов. Это неправильно.

Мне кажется, что мы незаслуженно забыли очень ценный метод — ступенчатую маршрутизацию. Работая таким способом, можно до минимума сократить простой вагонов, особенно «одиночек».

Весьма ценное предложение внес дежурный по парку т. Зинчик. Он сказал:

— Наш старый парк очень часто лимитирует работу всей станции. А ведь можно этого избежать. Стоит только уложить здесь еще одну стрелку и тогда можно будет одновременно отправлять и принимать поезда, производить маневровую работу. К тому же надо покончить с допотопной «техникой» связи. Как это ни странно, но в нашем парке до сих пор нет телефонной связи с дежурным по станции. И вместо того, чтобы все неясности разрешать по телефону, приходится тратить много дорогих минут на ходьбу из парка на станцию.

Большое внимание заслуживают и предложения инструктора стрелочного хозяйства тов. Шлинчака,

старшего стрелочника тов. Лунева и маневрового диспетчера тов. Фисько. Они своевременно ставят вопрос о пересмотре норм составительской работы. Станция за последнее время технически значительно обогащена, высоко поднялось стахановское движение, тем не менее, нормы на формирование составов поныне существуют старые.

— Правильно это? — спрашивают стахановцы. — Нет, неправильно. Старые нормы совершенно не устраивают передовиков социалистического труда, их надо пересмотреть в ближайшее время.

Маневровый машинист Усятского депо тов. Вычегжанин доложил конференции о крупнейших недостатках в маневровой работе. Он предлагает составить точный график работы маневрового паровоза с указанием времени, когда паровоз должен уходить на экипировку и набор воды. Кроме того тов. Вычегжанин высказался за организацию постоянной деловой помощи молодым железнодорожникам, впервые работающим в зимних условиях.

Начальник вагонного участка тов. Самарский в выступлениях не обошел опыта единого технологического процесса. Он много посвятил времени общим рассуждениям и ничего конкретного не сказал о прямых неотложных задачах, стоящих сейчас перед вагонниками. В частности участники конференции хотели бы услышать от тов. Самарского о том, как вагонный участок перенимает и распространяет замечательный опыт новокузнецких вагонников — выдача гарантийных путевок на вагоны, подаваемые на шахты.

В заключение участники конференции внесли ряд практических предложений для улучшения работы станции, обязались провести наступившую зиму по-большевистски, широко использовать все дополнительные внутренние резервы, выявленные конференцией.

ЦЕННЫЙ ПОЧИН НОВОКУЗНЕЦКИХ ВАГОННИКОВ

Новокузнецкие осмотрщики вагонов тт. Печеницын, Гладобоев, пролазники тт. Цуканов, Пискунова, станционные смазчики товарищи Шалыгина, Килина и другие заключают договора на социалистическое соревнование с поездными вагонными мастерами магнитогорских маршрутов.

Первый договор смена мастера Торгунакова заключила с тт. Дятловым и Быковым. В своем договоре новокузнецкие обязались отлично обрабатывать поезда, идущие в Магнитогорск, отправлять

их с нулевой утечкой воздуха. Дятлов и Быков охотно приняли вызов вагонников.

Первый же договор дал прекрасные результаты: поезд № 5703, обработанный сменой т. Торгунакова, 13 ноября прибыл в Магнитогорск в полной исправности. Мастера тт. Дятлов и Быков в своей телеграмме благодарят вагонников за прекрасную стахановскую работу и просят закрепить и расширить свой замечательный почин.

П. Барсукова.

Машинисты должны работать образцово

Зима — страдная пора для машинистов. Они должны образцово выдержать экзамен, помня, что каждый брак или растяжка на перегоне — это отступление перед трудностями. Каждое такое поражение следует глубоко разбирать, создавать общественное мнение против тех, кто работает нечестно.

В первые дни зимы среди машинистов Новокузнецкого паровозного депо имелись нарушения дисциплины и все же вокруг этого не было создано общественного мнения и неслучайно. Партийный организатор паровозных бригад т. Бутин, работая дежурным по депо, сам не показывает примера в работе.

3 ноября т. Бутин выпустил из депо паровоз 720-14 с неисправным водомерным стеклом. Машинист, член партии, т. Савинов, не убедившись в исправности паровоза, повел поезд и на перегоне подожг котел.

Другой машинист т. Коротких доверил паровоз безконтрольно своему помощнику т. Рязанову,

который, не соблюдая правил маневровой работы, разбил вагоны.

Машинист Шмаков при явном нарушении правил маневровой работы свалил платформу.

Все же грубейших фактов нарушения дисциплины не разбирали с машинистами, бракоделы не держали ответа перед коллективом машинистов.

Ошибки, допущенные в первые дни зимней работы, нужно исправить на ходу. Следует вспомнить опыт политической работы в прошлую зиму, когда каждый успех, каждое поражение обсуждали машинисты и быстро на это реагировали.

За год мы накопили много хорошего опыта. Методы лучших машинистов тт. Губанова, Ковешникова должны освоить все машинисты. Бракоделов и разгильдяев мы должны вытаскивать на свет с тем, чтобы они чувствовали силу коллективного воздействия.

В. Бурков — машинист-инструктор.

Обзор стенгазет

На снегоборьбе

МЕТЕЛЬ приобретала угрожающие размеры. Снегом замело пути. Создавалась угроза движению поездов и маневровой работе. На преодолении первых трудностей проверялась готовность к зиме узла Усяты.

В такие трудные моменты важно, чтобы каждый был на своем месте и четко выполнял обязанности. Для стенгазет узла Усяты борьба с первыми заносами была проверкой оперативности, умения ориентироваться в обстановке. Во всех партийных организациях узла сразу оценили положение. Был намечен ряд мероприятий для обеспечения нормальной работы станции. Редакторов стенгазет обязали перейти на выпуск стенгазет 2—3 раза в день.

Два дня на узле шла настоятельная борьба с заносами. За это время на узле выпущено 11 стенгазет. Объединяла их стенгазета узлового парткома «Прожектор» — редактор Голубев. В вагоноремонтном пункте выпускалась стенгазета «Вагонник» — редактор тов. Комарицин. В паровозном депо — «Паровозник» — редактор тов. Курilenko. На станции — «Движенец» — редактор тов. Стриганов, в дистанции пути — «Путеец».

Форма стенгазет — оперативные бюллетени с острой карикатурой и подтекстовкой. Содержание — призывающее на обеспечение бесперебойной работы станции и предприятий узла против неповоротливости, которую проявляли в первое время отдельные руководители.

«Все на снегоборьбу» — с такой шапкой вышел первый номер «Прожектора».

На узел пришли колхозники, свободные от дежурства рабочие и домохозяйки. Большую работу вели политруки. Женщины разносили по бригадам горячие обеды. И все это ярко отражено в бюллетенях.

В дистанции пути не оказалось оперативного плана по снегоборьбе. «Путеец» удачно показал это в карикатуре на инженера дистанции тов. Дмитриева, который отыскивал план в мусорной корзине. В шарже «Путейца» — «неожиданный снег на голову тов. Кибальникова», в шарже «Движенца» — на начальника станции тов. Модейчук, «откуда же берется этот снег?» Стенгазеты решительно выступили против растерянности, за боевую организацию снегоборьбы.

Стенгазеты узла Усяты выдержали первое испытание. Оперативное реагирование на трудности обеспечивает большую помощь партийной организации и коллективу в большевистской реализации приказа наркома № 268-П.

М. Соловьева.

За отличную учебу

На ст. Мундыбаш в 95 школе с начала учебного года 7 класс «Б» за лучшую успеваемость и хорошую дисциплину занял первенство в соревновании, получил переходящее красное знамя.

В конце октября при проверке социалистических договоров оказалось, что успеваемость в классе резко снизилась, неблагополучно стало и с дисциплиной. Ученики Мелькин и Иванцов получили по 6 плохих отметок. На классном собрании ребята провели беседы с отстающими, предупредили, что дальше так учиться невозможно. После беседы ученики Мелькин и Иванцов дали обещание учиться на «хорошо» и «отлично».

Миша Кочеров — ученик 7 класса «Б» 95 школы.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.

По следам наших выступлений

19 ноября партийное бюро управления отделения заслушало доклад старшего диспетчера тов. Броворниченко об организации единого технологического процесса.

На заседании присутствовали и приняли активное участие в обсуждении вопроса диспетчеры отделения. Партийное бюро одобрило мероприятия, предложенные тов. Броворниченко в статье «Нерешенные вопросы единого технологического процесса».

Партийное бюро наметило в решении ряд мероприятий по политическому обеспечению социалистического соревнования коллектива диспетчеров. Вместе с этим тов. Броворниченко указали на ослабление руководства соревнованием среди диспетчеров. Партийное бюро обязало заместителя начальника отделения тов. Чумлякова и тов. Броворниченко перестроить планирование в соответствии с передовыми методами, выдвинутыми единым технологическим процессом.

П. Ширинкин — секретарь партбюро отделения.

ЗА РУБЕЖОМ

Англо-германская война

Вечером 19 ноября, используя ясную погоду, германские самолеты атаковали южную и западную части Англии.

Корреспонденты американских агентств отмечают исключительную ожесточенность этих атак. Агентство Юнайтед Пресс в сообщении, переданном утром 20 ноября, указывает, что бомбардировка одного из городов в западной части Центральной Англии продолжается уже свыше 9 часов. На город сброшены бомбы огромной разрушительной силы. Число жертв велико. Сильный удар с воздуха был нанесен также Лондону.

Военные действия между Грецией и Италией

Как уже сообщалось, греческие войска, вытеснив итальянцев из Греции, прорвали итальянский фронт на албанской границе и продвигаются по албанской территории. Албанский город Корча окружен греками. Итальянцы перебросили в район Корчи крупные подкрепления. Итальянские самолеты подвергли

Агентство Рейтер сообщает о похоронах жертв налета германской авиации на Ковентри. В городе продолжаются спасательные работы. Обнаружены новые трупы погибших. Количество жертв в Ковентри больше, чем предполагалось.

В ночь на 20 ноября английская авиация дважды пыталась произвести нападения на Берлин. По утверждению германского информационного бюро, только двум английским самолетам удалось пролететь над городом и сбросить несколько зажигательных и фугасных бомб. (ТАСС).

сильной бомбардировке греческие позиции у Корчи. Югославская газета «Политика» пишет, что возле Корчи произойдет главный и решающий бой, исход которого будет иметь очень серьезные последствия.

Греция обратилась к США с просьбой о помощи оружием и военным снаряжением. (ТАСС).

Ковентри

(Справка)

Город Ковентри, подвергшийся в ночь на 15 ноября усиленной бомбардировке со стороны германской авиации, расположен в Центральной Англии в 151 км. северо-западнее Лондона. Ковентри находится в графстве Уорик, являющемся вместе с тремя другими графствами одним из крупнейших и старейших машиностроительных и металлообрабатывающих районов Англии, известных под названием «Черная страна».

Ковентри — один из важнейших центров Англии по производству автомобилей, самолетов и авиамоторов. Помимо этого в городе имеются предприятия шерстяной и химической промышленности, а также предприятия по производству искусственного шелка и электроаппаратуры. Во время мировой войны 1914—18 гг. предприятия Ковентри были заняты главным образом производством боеприпасов.