

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 48 (564)

28 мая 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

Большая сила в борьбе за безаварийность

В письме товарищу Сталину о достойной встрече Дня железнодорожников мы дали слово полностью ликвидировать браки, завоевать право именовать безаварийным отделением.

Выполнение этого обязательства имеет огромное политическое значение. На нашем отделении, откуда зарождаются маршруты угля и металла, еще не мало случаев задержки поездов по причинам брака. Сейчас на отделении тревожное положение с браками. Они прямой результат ослабления борьбы за большевистское выполнение Правил технической эксплуатации, результат расхлябанности и невыполнения приказов наркома.

Материал, публикуемый сегодня о паровозном депо свидетельствует о том, что не везде командиры и партийные руководители поняли задачу ликвидации причин, порождающих браки.

Большую роль в борьбе за ликвидацию аварийности и браков, в вскрытии причин, порождающих браки, играют общественные инспектора по безопасности движения. На нашем отделении 174 общественных инспектора. Это огромная сила и если бы она правильно использовалась, несомненно, ликвидация браков значительно бы ускорилась.

Что может дать правильное руководство общественными инспекторами показывает ярко опыт усятского вагонного участка. Здесь общественными инспекторами серьезно руководит секретарь парторганизации тов. Шапкин, он созывает совещания инспекторов, дает им направление, оказывает практическую помощь.

Общественный инспектор пролазчик тов. Лукин обнаружил допущенный бригадиром Крупным брак. Стоило тов. Лукину сигнализировать о происшествии, как на это немедленно реагировали тов. Шапкин и начальник участка тов. Самарский. Опасный вагон был возвращен, против Крупина создано общественное мнение.

Также серьезно руководит общественными инспекторами секретарь парторганизации ст. Усаты тов. Петухов. Но надо признаться, что это редкие случаи. В других организациях партийные руководители и хозяйственники явно недооценивают роль общественных инспекторов. Справедливо, например, высказывают недовольство, общественные инспектора Новокузнецкого вагонного депо пренебрежительным отношением со стороны секретаря партбюро тов. Морозова. А где, как не здесь, на аварийном очаге, необходимо усиливать движение общественных инспекторов.

Не менее повинен в ослаблении руководства общественными инспекторами аппарат участкового ревизора по безопасности движения.

Общественные инспектора нуждаются в конкретной помощи. Необходимо, прежде всего, обеспечить крепкое партийное руководство ими. Создать им авторитет, направлять работу.

На днях опубликована памятка «О работе общественных инспекторов по безопасности движения поездов». Эта памятка ясно рассказывает функции и задачи общественных инспекторов. Реализуя указания наркома о ликвидации аварийности, общественные инспектора должны занять ведущую роль на отделении.

Обязательство будет выполнено

На основе социалистического соревнования, производственного содружества с металлургами Кузнецкого завода коллектив станции Новокузнецк сортировочная досрочно, 26 мая, выполнил месячное задание по погрузке металла.

Отгружено сверх месячного плана 4 тысячи тонн металла. Железнодорожники взяли обязательство помочь заводу к 1 июня отгрузить весь металл из имеющихся отвалов.

Еще выше поднимем темпы

В соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника наша бригада взяла обязательство погрузить каждым рабочим по 1000 тонн в месяц. Обязательство выполнено с честью. За две декады мая каждый рабочий погрузил по 1016 тонн, при среднедневной погрузке 52,6 тонны на человека вместо 18,5 по норме.

Высоки заработки грузчиков

моей бригады, каждый рабочий получил за день в первой половине мая по 33 рубля 25 копеек. Это еще без прогрессивки.

Настали последние и решающие дни в реализации нашего обещания, данного товарищу Сталину — вывезти к 1 июня металл с завода. В эти дни мы еще более повысим темпы.

В. Дашкин — бригадир грузчиков.

За две нормы

Наша бригада грузчиков на отгрузке металла вместо положенной нормы 18 тонн на одного грузчика грузит по 39 тонн. В эти решающие, реализацию слова данного товарищу Сталину, — дни мы берем обязательство держать вагоны под погрузкой не больше 1 часа при норме 2 часа.

Взятое обязательство бригада выполнит с честью. Мы можем просить только одно — дайте больше вагонов.

Бригадир — Черепанов И. грузчики — Болотов, Семенов, Никитенко, Бычков, Кусаймов, Туганов.

Наши требования

Наша бригада работая на отгрузке металла с завода обязалась выполнять норму на 130 процентов, дневную переработку металла на человека иметь 20 тонн, вагоны под погрузкой держать 1 ч. 30 м. при норме 2 часа.

Выполнение наших обязательств встречает препятствие со стороны цеха „погрузки и вы-

грузки“ завода. Начальник смены т. Курлов не подготавливает фронта. Нам приходится разыскивать проволочку, шпалы и штаги таскать на себе на большое расстояние.

Мы требуем от т. Курлова создания нормальных условий и обеспечения фронта работы.

Бригадир грузчиков — А. Мамаев.

Мы ждем помощи

Недавно по инициативе машинистов нашего паровоза, 720-25 была организована в Новокузнецком паровозном депо Сталинская колонна. В нее вошли бригады трех лучших паровозов.

Много было разговоров и обещаний со стороны руководителей депо когда организовалась колонна. Я, утвержденный вожаком колонны, заключил с начальником депо договор о переводе паровозов на хозрасчет. Партийное бюро утвердило политруком колонны члена партбюро тов. Лунина.

10 дней деятельности Сталинской колонны уже дали положительные результаты, но вместе с тем мы убедились в том, что руководители депо несерьезно поняли задачи колонны. Обещанной помощи мы не видим, за поднятой шумихой вокруг организации Сталинской колонны кроется явное сопротивление почину машинистов.

Подписывая договор о переводе паровозов на хозрасчет, мы требовали и требуем, чтобы нам дали все нормативы и планы по хозрасчету расходов. Наши требования к заместителю начальника депо тов. Прихину не привели к добру, тов. Прихин перепоручил это дело инженеру по труду

тов. Щеглову, а тот в свою очередь не желает отвечать на наши просьбы. Так, формально перейдя на хозрасчет, мы не имеем плана. Даже договора, подписанного нами, администрация не возвращает.

Мало того, бухгалтерия депо явно пытается скомпрометировать хозрасчет. Бригады комсомольского паровоза, старший машинист Башкалов, добились большой экономии. Во время ремонта паровоза потребовалась замена нетиповых деталей, по независимым от машинистов причинам. Тем не менее бухгалтер депо тов. Ширман приказал удержать стоимость деталей из премии машинистов, на руки им выдали по 13 рублей.

Перейдя на хозрасчет, машинисты совсем не заводят паровозы в депо. Этим экономится большие деньги. Но как поняли наше стремление некоторые командиры. Возьмем к примеру бригадир по электрооборудованию тов. Скибина, он прямо заявил: — Вам сделаешь хорошо, не будете в депо заходить. Вам хозрасчет и премии, у нас от этого работы нет. Я должен признаться, что боюсь ставить на промывку паровоз. Недосмотрим — испортят.

21 мая после почти семидесяти-

Добиться полной ликвидации крушений, аварий и браков в работе, к 30 июля оздоровить все аварийные очаги добиться снятия с дороги названия аварийной — такова задача каждого честного железнодорожника.

Стенгазеты рабкоровских постов

Вместе с коллективом вагонников активно ведут борьбу за снятие звания аварийного очага с Новокузнецкого вагонного участка стахановцы-рабкоры, члены рабкоровских постов. Основную задачу, поставленную перед собой, рабкоры успешно разрешают.

Рабкоровские посты совместно с газетой «Красный вагонник» выпустили три специальных номера стенных газет, в которых отражают прекрасные образцы героического труда лучших людей участка, как тт. Горлова — слесаря автоматчика, Пискунову Л. — осматрицу-пролазницу, Гребнева — слесаря и других. Пропагандируют их опыты работы с тем, чтобы по лучшим равнялись отстающие товарищи.

Большое внимание рабкоровские посты уделяют борьбе с браком и авариями, добиваются принятия мер с бракоделами.

22 мая группа членов рабкоровского поста, проверяя работу цеха среднего ремонта выявила, что во время дежурства слесарь Горбатенко поставил в буксу два бракованных вкладыша и изогну-

тый средний пояс. Об этом рабкоры написали в стенную газету и потребовали бракодела Горбатенко привлечь к ответственности.

26 мая по материалам рабкоровского поста Горбатенко предстал перед товарищеским судом.

По материалам рабкоровского поста, опубликованным в стенгазете „Красный вагонник“ от 23 мая, членами которого являются рабкоры тт. Курочкин, Авдонин, Шатик, Наседейна, Зиновьева, Егоров — бракоделам Черухину мастером цеха вынесен строгий выговор и Рудакову — выговор.

Продланное, только начало большой работы, которую проведут рабкоровские посты на Новокузнецком вагонном участке.

Есть, конечно, и недостатки в работе рабкоров и газеты „Красный вагонник“. Рабкоры и стенгазета „Красный вагонник“ слабо укрепляют шефство над смежной мастером т. Мальцева, а ведь там преобладающее большинство браков и ей следует заняться всерьез.

А. Карачев.

Снова о бракоделах в вспомогательном цехе

Рабкоровский пост писал еще в прошлом номере газеты „Магистраль угля“, что в работе Новокузнецкого вагонного депо узким местом является вспомогательный цех. Отмечали, что число браков и бракоделов не уменьшается, а растет.

Сигналы рабкоровского поста, как видимо, не послужили уроком для руководства и коллектива цеха. Выводов из критики не сделано.

Это подтверждается и тем, что за последние дни снова выявлены браки, появились новые бракоделы.

У слесаря утильцеха Рудакова 22 мая из 45 сделанных болтов забраковано 30.

23 мая выпуск вагонов задержан на 5 часов только лишь из-за халатности и невнимательности слесаря Чирухина. Ему было дано задание нарезать два аппаратных болта под гайки в 25 миллиметров, он нарезал на 28 миллиметров. Явный брак. Хотя с бракоделами Чирухиным и Рудаковым меры приняты, но остальные как Гашев и Бедарев остались безнаказанными.

Рабкоровский пост: А. Лапина, Н. Янов, А. Шатик.

ного пробега я поставил паровоз на промывку. Вышел он из промывки только 25 мая, это вместо 14 часов по норме.

Промывочный ремонт у нас в депо превращен в издевательство над папавинцами. Прежде всего, в депо грубо нарушают приказ наркома № 78-Ц. Известно, что промывка должна вестись при смене частей, а не ремонте их, известно, что при этом должны считаться с интересами машинистов. У нас же наоборот, части не меняют, а ремонтируют.

Когда меняли на паровозе дышла я потребовал от мастера тов. Шкатова, чтобы их выверили по центрам. Шкатов категорически отказался это делать.

Хуже того, при установке центрального подшипника, я увидел на нем трещину, потребовал заварить. Бригадир тов. Богданов на мои законные требования ответил:

— Мало ли, что ты требуешь, мастер ставить разрешает, а ты для нас не закон.

Не соглашаясь с Богдановым, я вызвал приемщика паровозов НКПС. Подшипник заливали. Но когда начали установку оказалось, что сделан он неправильно. Я опять не даю согласия на установку и тот же Богданов мне заявил:

— По сорок раз переделывать

не будем, подумаешь нашелся какой требовательный, ставь, ребята.

Только повторное вмешательство приемщика НКПС помогло мне предупредить установку бракованного подшипника. И так почти с каждой деталью. Для того, чтобы сменить кресткопфные валики их снова ковали и обрабатывали, а паровоз стоял.

Не только этим нарушается приказ наркома № 78-Ц. Объединяясь в колонну мы выдвинули условием, что каждый новый ее участник принимается только с согласия колонны, однако заместителю начальника депо ничего не стоит снять или поставить на паровоз нового человека без согласия старшего машиниста.

Здесь рассказаны наиболее вопросы участников Сталинской колонны. Неоднократно обращался я к политруку колонны тов. Лушину, он же член партбюро, поставить их принципиально перед партбюро, но тов. Лушин не оказал помощи. Немало было разговоров с секретарем партбюро тов. Павловым, толку как видно нет.

Уверен, что политотдел отделения примет меры и помощь машинистам Сталинской колонны будет не на словах, а на деле.

И. Марчуков — вожак Сталинской колонны машинистов Новокузнецка.

На испытаниях

Весенние испытания в школах являются не только заключительной проверкой знаний учащихся, но и проверкой работы всего коллектива школы, они определяют работу педагогического коллектива.

Хорошо подготовленные испытания, хорошие знания учащихся, высокий процент перевода учащихся в следующий класс — лучшее доказательство упорной добросовестной и плодотворной работы учителя.

В средней школе № 90 к испытаниям подколлектив подошел организованно. 20 мая испытаниями было охвачено 402 ученика или 14 классов. Первый день испытаний показал, что почти все учителя добросовестно провели учебный год. Из 402 учеников лишь 26 получили плохие отметки. Общий процент успеваемости первого дня испытаний — 93,5.

Наиболее низкий процент успеваемости в 1 день дал 4 класс „Г“, в котором 7 человек из 34 учащихся написали диктант на „плохо“. Учительница этого класса Вазова З. Г. не все сделала для того, чтобы дать более лучшие результаты.

Следующие дни испытаний, с 21 по 25 мая включительно, идут также на довольно высоком уровне. Так, например, 23 мая из 150 учащихся, державших устные испытания, лишь один получил плохую отметку, что составляет 99,3 процента державших испытания.

25 мая закончились испытания в 4 классах школы. Из 157-ми учащихся этих классов оставлено на 2 год 5 человек, получили осенние испытания 17 человек, причем из получивших испытания на осень 7 человек падает на тот же 4 класс „Г“.

Таким образом, из четвертых классов переведено в пятые классы — 135 человек или 86 процентов. Процент перевода учащихся недостаточен, но мы надеемся, что при помощи педагогов многие из получивших осенние испытания

(7 человек получили по одному предмету) — выдержат повторные испытания и перейдут в 5 класс.

Более лучшие результаты школы имеет по шестым и седьмым классам. Здесь по русскому языку из 145 учащихся лишь 7 человек написали диктанты на „плохо“. 95,2 процента учащихся этих классов написали диктанты на положительную оценку, причем более 80 процентов учащихся написали на „отлично“ и „хорошо“.

10-й класс школы держал испытания по алгебре и химии. На испытаниях присутствовали представители — научные работники Сибирского Металлургического Института, давшие положительные отзывы о подготовке большинства учеников.

Как правило, учащиеся на устных испытаниях дают более высокую успеваемость и это показывает на то, что многие ученики (особенно 4-х классов) не приучены к самостоятельной работе. Особенно отсутствие навыка к самостоятельной работе можно было наблюдать на письменных испытаниях по арифметике в 5 классе „Б“. 9 человек из учащихся не решали задачи, некоторые, не смогли даже приступить к решению задачи, а выполняли лишь примеры, а некоторые, начав работу, не успели ее закончить.

Часть учащихся, не усвоивших навыков самостоятельной работы, теряются во время письменных работ, они кидаются от решения примеров к решению задачи, не оканчивают того и другого.

Основную вину за слабое воспитание к самостоятельной работе принимаем на себя мы, преподаватели. Видимо мы чрезмерно опекали учеников в течение учебного года, не давали им „ступить шагу“ без нашей помощи, за то сейчас и расплачиваемся.

Очень отрядным явлением нужно считать то, что ученики идут на испытания уверенно, с радостью. Желющих идти и отвечать в первую очередь в каждом клас-

се всегда много. Ответы дают бойко, связно. Имеются, конечно, и дефекты, имеются случаи, когда ребята нервничают, но это редкие случаи.

К недостатку нужно отнести и то, что родители слабо чувствуют ответственность за испытания и многие не понимают какие дни переживают их дети. Редко увидишь родителей в школе. Вина в этом и мы, педагоги, — увлекшись организацией испытаний мы забыли привлечь родителей.

В эти дни во многом решают успех общественные организации, они должны окружить школу вниманием.

Шефы школы — коллектив паровозного депо, особенно секретарь партбюро т. Павлов, внимательно относятся к нам. Начальник депо выделил для премирования лучших учащихся 1000 рублей. Представители депо посещают испытания, отмечают наши недостатки, участвуют в работе педагогических советов.

Наоборот, совсем никакого внимания не уделяет школе коллектив станции Сортировочная.

Четвертую учебную четверть 1939—40 учебного года наша школа закончила с абсолютной успеваемостью в 89,6 процентов. Количество отличников и учеников с хорошими оценками возросло до 257 человек, то-есть 32 процента к составу учащихся школы. Подколлектив школы уверен, что испытания не только не понизят успеваемость четвертой четверти, но дадут еще больший рост.

Лучшие учителя нашего коллектива товарищи Федоровых П. Р., Новикова П. В., Ненахова В. В., Резина З. К., Баскакова М. Ф., Яковлева М. А., Носок А. В., Гуськова А. Д., Вахутин И. В. вкладывают много сил и любви в свое дело. Они добиваются хороших и отличных результатов в учебе.

А. Полосухин — директор школы № 90.

Война в Западной Европе

(Обзор военных действий с 10 по 24 мая)

Всего две недели прошло с начала развернутых военных действий на западном фронте. Захватившая в свои руки инициативу наступления, германская армия за эти две недели достигла крупных успехов, заняв Голландию и большую часть Бельгии. Немцы вторглись в северную Францию и прорвавшись к Амьену и Абвиллю, разделили силы союзников.

Важнейшую роль в быстром окончании операций в Голландии, как известно, сыграли германские воздушные десанты. Голландской армии пришлось вести борьбу одновременно на двух фронтах — внутри страны и на передовых позициях. 14 мая германские бронетанковые части вступили в Роттердам. Сопротивление голландцев было сломлено.

В последующие дни решающие события развернулись в Бельгии, куда были брошены главные силы обеих сторон. 17 мая, на четвертый день сражения на реках Диль и Маас, германские войска прорвали фронт французов и, ведя в бой несколько танковых корпусов (всего до трех тысяч танков), начали наступление на запад. Это заставило англо-бельгийское командование отвести свои войска, из района Брюсселя — бельгийской столицы, куда германские войска вступили 17 мая.

Выдержав ряд серьезных сражений на севере Франции, 21 мая германские бронетанковые части, поддержанные моторизованной пехотой, прорвали фронт противника еще в ряде пунктов и захватили Амьен и Абвилль, достигнув пролива Ла-Манш, соединяющего Францию с Англией. За пять суток они прошли с боями более 200 километров.

Оказавшиеся разделенными, союзные войска пытаются воссоединить свои силы и восстановить линию фронта. В течение 22 и 23 мая рядом крупных контратак им удалось несколько улучшить свое положение. Севернее

Валансена союзники прочно удерживают фронт по линии рек Скарпы и Шельды, опираясь на укрепленный район Гента. Упорство обороны союзников определяется тем, что при дальнейшем отступлении они могут оказаться сброшенными в море.

Целью германского командования является: завершить окружение северной группы северных войска, разгромить ее и овладеть побережьем. Передовые германские части 23 мая вышли на побережье пролива Па-де-Кале, соединяющего Францию и Бельгию с Англией, и вступили в бой за овладение городом Булонь. По последним сообщениям, Булонь занят германскими войсками.

По сообщению германского информационного бюро, 23 мая германские дивизии прорвали укрепленные позиции противника на реке Шельде и продвинулись до западного берега реки Лис. Германские бронесилы приблизились к французским портам Ла-Манша.

Кроме бронетанковых частей, в больших масштабах в сражениях с той и другой стороны принимает участие истребительная и бомбардировочная авиация. Союзники бросили свою авиацию против германских моторизованных и бронетанковых частей. 23 мая, например, крупные отряды английских бомбардировщиков в течение шести часов непрерывно бомбардировали и обстреливали из пулеметов колонны наступающих германских войска. Одновременно авиация союзников совершила ряд налетов на внутренние районы Германии.

Германская авиация активно поддерживает продвижение германских частей, бомбардируя скопление войска неприятеля. Каждодневно происходят воздушные сражения.

Обе стороны готовятся к дальнейшим еще более ожесточенным боям.

В клубе без перемен

О плохой работе клуба имени Сталина на ст. Сортировочная в газете „Магистраль угля“ уже писалось. Казалось бы, подвергшись такой критике, работники клуба должны улучшить работу. Но урок неизвлечен и положение в клубе без перемен.

Работники клуба из боязни критики не выпускают стенгазеты. Никакой культурно-массовой работы в клубе нет. Шахматы, шахматы под замком. Оборонные кружки не работают и неизвестно будут ли работать.

Клубные работники показывают пример недисциплинированности и бескультурья. Работников клуба часто можно видеть в нетрезвом виде. Так, 18 мая завхоз Басов на работу явился в нетрезвом виде. Руководитель духового оркестра Кононов почти систематически является на работу в нетрезвом виде.

Работникам клуба пора уже перестроиться и стать подлинными проводниками культуры в массы.

Волчков, Нефедьев.

Так не ликвидируют аварийность

Одним из аварийных очагов в путевом хозяйстве на нашем отделении является Новокузнецкая дистанция пути. С 1937 года, приказом наркома № 231-Ц она за целый ряд крушений и аварий отнесена к числу аварийных дистанций.

Третий год дистанция не может снять позорного названия. Некоторые участки сейчас, надо прямо сказать, угрожают безопасности движения. Особую тревогу вызывает состояние перегона от разъезда 383 километра до ст. Абагур.

На этом участке, как правило, рельсы уложены в шахматном порядке, что недопустимо и неизбежно влечет к расстройству пути. Балластный слой по высоте своей незначителен и на 40 проц. загрязнен. После прохода дождей здесь образовались вылески, создалась масса потайных толчков.

60 стыков остаются с парноло-

нущими накладками, еще больше одиночнолопнувших накладок. Совершенно неудовлетворительно общее состояние стыков, скрепления и болты в большинстве изношены.

Надо полагать, что руководители дистанции понимают в чем может привести такое состояние пути. Для оздоровления его требовалось провести разгонку зазоров с перекладкой рубок и постановкой стыков по угольнику, замечать загрязненный балласт, ликвидировать имеющиеся в пути просядки, заменить негодные шпалы и скрепления. Для этого имеются и деньги, и люди.

На ликвидацию указанного аварийного очага дистанции отпущено управлением дороги 10 тысяч рублей. В свое время была укомплектована ремонтная бригада. Но сделав это начальник дистанции

тов. Мокротоваров видимо решил: от меня теперь независит.

Исполнение ремонта поручили дорожному мастеру 5 околотка тов. Есютину. Незадачливый мастер кое-как произвел разгонку зазоров на протяжении 500 метров и успокоился. Ремонтную бригаду сформировали и передали в распоряжение бригадира пути тов. Клешнина. Мало того, прекратив ликвидацию аварийности на участке тов. Есютин использует рабочие на текущем содержании пути, относя расходы за счет ликвидации аварийности.

Так в 11 дистанции пути „блуждают“ за снятие названия аварийного очага. Некоторые дорожные мастера чувствуя со стороны тов. Мокротоварова попустительское и лживую нерадивость в выполнении поставленной управлением дороги задачи, творят без-

бразия. На опасных участках не сосредоточено внимание.

Снятие аварийности должно начинаться с настойчивой ликвидации причин, порождающих браки. Замечательную инициативу, проявленную в этом рабкорами и редакторами стенгазет Новокузнецкого вагонного участка должны поддержать рабкоры и стенгазеты дистанции пути.

Необходимо создавать общественное мнение против тех, кто борется с дефектами, угрожающими безопасности движения, необходимо сурово осуждать тех, кто невыполняет указания бригады общественного смотря, а о перечисленных недостатках руководители дистанции имеют указания бригады первого смотря.

В. Лернер.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.