

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 62 (578)

3 июля 1940 года, среда

ЦЕНА 5 КОП.

Патриотический подъем

Как только по радио сообщили о выпуске нового Займа Третьей Пятилетки (выпуск третьего года) на всех станциях, околотках, предприятиях и учреждениях пятого отделения Томской состоялись многочисленные митинги. Командиры транспорта, путевые рабочие, паровозники — весь коллектив кузнецких железнодорожников, единодушно приветствовал новый заем. В этом горячем единодушии сказались великая любовь к своему социалистическому отечеству, к советскому правительству, к партии Ленина—Сталина.

„Все, как один, подпишемся на новый заем, — пишут в своей резолюции рабочие паровозного депо ст. Новокузнецк. — Будем работать еще лучше, сделаем свою родину еще богаче, еще несокрушимой, еще грознее для врагов“.

В тот же вечер многие смены паровозного депо провели подписку. Смены тт. Кононова и Крупеникова подписались на месячную зарплату. За час с лишним прошла подписка в коллективе ст. Калачево. Калачевские железнодорожники дали займы своей родине свой месячный заработок.

—Моя страна должна быть самой богатой и самой могучей, — говорит тов. Жеребцов — приемщик вагонного участка ст. Усаты. Тов. Жеребцов при заработке 800 рублей, подписался на 1000 рублей. На сумму, превышающую месячный заработок, подписались мастер среднего ремонта депо Усаты тов. Антипов, командиры вагонного участка Усаты тт. Резиков, Мисюрин, Тарасов.

Подписку на заем сопутствует огромный производственный подъем. Передовые железнодорожники дали в ночь на 2 июля высокие производственные показатели. Многостаночник Новокузнецкого паровозного депо тов. Строгий дал 4 с лишним нормы в смену, на 179 процентов выполнил свою производственную программу товарищ тов. Халимов. Славно сработали путейцы 7 околотка 11 дистанции пути.

Политический и производственный подъем ширится. В политотдел отделения поступают все новые и новые сообщения с линии об окончании подписки на заем. К 6 часам вечера 2 июля закончилась подписка в школе мастеров соцтруда, где 170 человек подписались на месячные оклады. Общая сумма составляет 38555 руб. Коллектив вокзала дал займы государству 8110 рублей, рабочие и служащие паровозного депо ст. Мундыбаш — на 15175 рублей. 170 домохозяек подписались на 3025 рублей.

Железнодорожники Томской дороги дали слово любимому наркому Л. М. Кагановичу — к Сталинскому дню железнодорожника снять позорное звание аварийной дороги. Выполнение этого обещания во многом зависит от железнодорожников Новокузнецкого отделения.

Новый заем увеличит поток грузов на нашей магистрали. Поэтому долг каждого работника нашего отделения всемерно крепить трудовую дисциплину, повышать производительность труда, сделать все, для того, чтобы каждая копейка нашего займа пошла на пользу родине.

Да, будет наша социалистическая родина еще могущественней и неприступней.

Да, будет наша счастье еще ярче и радостней!

Утверждено Советом Народных Комиссаров
Союза ССР 1 июля 1940 года

УСЛОВИЯ

выпуска Государственного Займа Третьей Пятилетки

(Выпуск третьего года)

1. Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск третьего года) состоит из двух выпусков: беспроигрышного и процентного.

По облигациям беспроигрышного выпуска весь доход выплачивается в форме выигрышей, а по облигациям процентного выпуска — в виде процентов по купонам.

2. Каждый выпуск займа делится на разряды по 100 миллионов рублей в разряде. Каждый разряд состоит из 20 тысяч серий. Серии каждого разряда беспроигрышного выпуска имеют номера с № 80.001 по № 100.000, а процентного выпуска — с № 160.001 по № 180.000.

Облигации в каждой серии имеют номера с № 1 по № 50.

3. Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск третьего года) выпускается в облигациях достоинством в 500, 200, 100, 50, 25 и 10 рублей по беспроигрышному выпуску и в облигациях достоинством в 500, 200, 100 и 25 рублей по процентному выпуску.

Облигации достоинством в 500 и 200 рублей состоят соответственно из пяти или двух сторублевых облигаций одной серии с пятью или двумя номерами и дают право: а) по беспроигрышному выпуску на пять или на два выигрыша, которые своевременно падают на каждый из номеров, обозначенных на облигации; б) по процентному выпуску — на процентный доход со всей нарицательной стоимости облигации.

Облигации достоинством в 50, 25 и 10 рублей являются частями сторублевых облигаций и дают право на соответствующую долю (одна вторая, одна четвертая, одна десятая) выигрыша или процентного дохода, причитающегося на сторублевую облигацию.

ПРИМЕЧАНИЕ: облигации достоинством в 25 и 10 рублей предназначены для расчетов с подписчиками лишь в тех случаях, когда по сумме подписки не могут быть выданы облигации более крупного достоинства.

4. Выигрыши по беспроигрышному выпуску займа устанавливаются в размере 3.000, 1.000, 500, 200 и 150 рублей на облигацию в 100 рублей, включая нарицательную стоимость облигации (сто рублей).

В течение двадцатилетнего срока займа выигрывает каждая облигация беспроигрышного выпуска.

Выигрывшая облигация погашается и исключается из дальнейших.

5. В течение 20-летнего срока займа по беспроигрышному выпуску производится 80 тиражей выигрышей.

Тиражи выигрышей производятся начиная с 1941 года, по 4 тиража ежегодно, в сроки, установленные Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР.

6. В каждом тираже выигрышей на каждый разряд беспроигрышного выпуска, то есть на каждые сто миллионов рублей этого выпуска займа разыгрывается следующее количество выигрышей:

Годы	В каких тиражах	Кол. выигрышей по 3000 рублей	Кол. выигрышей по 1000 рублей	Кол. выигрышей по 500 рублей	Кол. выигрышей по 200 рублей	Кол. выигрышей по 150 рублей	Общее количество выигрышей в каждом тираже	Общая сумма выигрышей в каждом тираже (в рублях)
1	В 1—4 тиража разыгрывается в каждом	1	5	50	1.000	10.944	12.000	1.874.600
2	В 5—8	1	5	50	1.000	10.944	12.000	1.874.600
3	В 9—12	1	5	50	1.200	7.944	9.200	1.464.600
4	В 13—16	1	5	50	1.200	7.944	9.200	1.464.600
5	В 17—20	1	5	50	1.200	7.944	9.200	1.464.600
6	В 21—24	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
7	В 25—28	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
8	В 29—32	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
9	В 33—36	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
10	В 37—40	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
11	В 41—44	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
12	В 45—48	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
13	В 49—52	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
14	В 53—56	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
15	В 57—60	1	5	100	1.400	5.794	7.300	1.207.100
16	В 61—64	1	5	150	1.600	11.044	12.800	2.059.600
17	В 65—68	1	5	150	1.600	15.594	17.350	2.742.100
18	В 69—72	1	5	150	1.600	21.494	23.250	3.627.100
19	В 73—76	1	5	150	1.600	31.294	33.050	5.097.100
20	В 77—80	1	5	150	1.600	37.194	38.950	5.982.100

Итого во всех 80 тиражах разыгрывается на каждые 100 миллионов рублей беспроигрышного выпуска займа

7. Облигации, на которые пали выигрыши, могут быть предъявлены для оплаты до 1 декабря 1961 года.

По истечении этого срока облигации, не предъявленные к оплате, утрачивают силу и оплате не подлежат.

8. Доход по облигациям процентного выпуска займа выплачивается по купонам один раз в год в размере 4-х процентов. Сроки оплаты купонов наступают 1 декабря каждого года, начиная с 1 декабря 1941 года.

9. Облигации процентного выпуска выкупаются с 1 декабря 1956 г. в течение пяти лет (в 1956, 1957, 1958, 1959 и 1960 гг.) равными частями ежегодно.

Облигации, подлежащие выкупу в 1956—1959 гг., определяются ежегодными тиражами погашения. Сроки проведения тиражей погашения устанавливаются Народным Комиссаром Финансов Союза ССР.

При выкупе держателям облигаций выплачивается нарицательная стоимость облигаций, начиная с 1 декабря того года, в котором происходил тираж.

Облигации, не вышедшие в тиражи погашения, выкупаются с 1 декабря 1960 года.

10. По облигациям, вышедшим в тиражи погашения, оплачиваются купоны, включая купон сроком 1 декабря того года, в котором происходил тираж. Купоны последующих сроков оплате не подлежат.

11. Облигации процентного выпуска, подлежащие выкупу, а также купоны, срок оплаты которых наступил, могут быть предъявлены для оплаты до 1 декабря 1961 года.

По истечении этого срока, облигации и купоны, не предъявленные к оплате, утрачивают силу и оплате не подлежат.

Подписались на месячный оклад

Еще вечером 1 июля, как только было сообщено по радио постановление правительства о выпуске займа, на ст. Калачево началась подписка.

Дежурная по станции т. Комкова подписалась на 300 рублей, а заработок ее — 288 руб. Старший стрелочник Бедарев Андрей дал займы государству 230 рублей. Получает он в месяц 222 рубля.

Коллектив ст. Калачево подписался на месячный заработок.

В. Рогочий.

★

Производственный по'дем

Постановление правительства о выпуске нового займа вызвало еще больший производственный подъем среди рабочих 7 околотка 11 дистанции пути, где работает дорожным мастером Тимофей Иосифович Бедарев.

Две бригады на этом околотке бригадиров тт. Акимов, награжденного значком «Ударнику Сталинского призыва» и М. Андреева в подарок Сталинскому дню железнодорожника готовят 6 стахановских километров.

28 июня дорожный мастер тов. Бедарев вместе с путевыми обходчиками тт. Архиповым и Ф. Бычковым сдали по акту 2 первых стахановских километра пути.

В борьбе за стахановские километры родились новые замечательные люди, ремонтные рабочие тт. Ельцов, Г. Вагин, А. Ланьшаков, Н. Половников, Н. Каширин, А. Казырский.

Сейчас обе бригады с еще большей настойчивостью готовят к сдаче 7 июля следующие 2 стахановских километра пути.

Постановление правительства о выпуске нового займа было горячо встречено путевцами. Реализация займа по околотку закончена в первый же день. Путейцы с радостью отдали государству займы свой месячный заработок.

Г. Петров.

★

На оборону родины

С большим подъемом встретили рабочие и служащие ст. Шустален постановление правительства о выпуске Займа Третьей Сталинской Пятилетки (выпуск третьего года).

Выступивший на митинге дежурный по станции тов. Красильников сказал:

„Наш заем послужит дальнейшим укреплением экономической мощи и обороны нашей родины. Поэтому я с большой охотой отдаю свой месячный оклад займы родине“.

Коллектив единодушно одобрил выпуск нового займа и в тот же вечер все 23 человека подписались на 3540 руб., что составляет 100 процентов к фонду месячной зарплаты.

В. Приходько.

Народный Комиссар Финансов Союза ССР А. ЗВЕРЕВ.

Страна наша будет еще богаче

Железнодорожники Новокузнецкого паровозного депо с большим вниманием прослушали, переданное по радио постановление советского правительства о выпуске нового займа — Займа Третьей Пятилетки (выпуск третьего года).

— От всей души приветствуем и все, как один, подпишемся на новый заем, — пишут в своей резолюции паровозники, — будем работать еще лучше, сделаем нашу страну еще богаче, еще несокрушимей, еще грознее для врагов.

Товарь тов. Халимов, давший 1 июля 179 процентов производственного задания, подписался на заем на 300 руб. при месячной зарплате 264 рубля. Строгальщик тов. Строгий в первый день реализации займа выполнил производственное задание на 432 процента.

Бригады механического цеха, которыми руководят тт. Кононов и Крутеников, выполнившие производственное задание на 195 процентов, подписали на заем месячную зарплату.

А. К.

Активность домохозяек

На ст. Новокузнецк-сортировочная домохозяйки с большой активностью подписываются на новый заем. 21 женщины домов № 59 и 73 подписались на сумму 760 рублей.

Из них: тов. Сафонова на 150 рублей, Мусина на 125, Земскова и Дрябина по 50 руб.

Антонина Поснова.

Активная подписка

Активно проходит подписка на Заем Третьей Пятилетки на ст. Усаты.

В вагонном участке приемщик вагонов т. Жеребцов, получая 800 рублей, подписался на 1000 рублей. Мастер среднего ремонта т. Антипов подписался на 600 рублей, а месячный его заработок 560 рублей.

На 50 рублей больше своего месячного заработка дали взаимной родине командиры вагонного участка тт. Резиков, Мисюрин, Тарасов.

Кузнец-стахановец Т. И. Иванов подписался на 650 рублей. Средний месячный заработок его 600 рублей.

Активно подписываются на заем домохозяйки: Резикова Мария подписалась на 50 рублей, А. Крутина — 30 руб., Гамбург на 25 руб. и т. д.

И. Комарицын.

О праздновании "Дня Военно-Морского Флота Союза ССР"

Совнарком Союза ССР постановил: "Перенести празднование "Дня Военно-Морского Флота Союза ССР" в 1940 году с 24 июля на 28 июля — воскресенье."

Школа рентабельной работы

С этого номера редакция открывает на страницах своей газеты школу рентабельной работы. Задача школы — передать железнодорожникам опыт рентабельной работы передовых людей.

В программе школы — опыт хозяйственного расчета у паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов.

Первый цикл лекций посвящается хозяйственным паровозам. Лекции, публикуемые в газете, будут обсуждаться в каждой паровозной бригаде с тем, чтобы в каждой бригаде выработать условия перехода на хозяйственный расчет и освоить его к Сталинскому дню железнодорожников. Мы просим

машинистов паровозов высказаться в газете по данным вопросам. Консультант школы по паровозному хозяйству — заместитель начальника паровозного депо Новокузнецк тов. Пряхин.

Занятия в школе считаем открытыми. На повестке дня два вопроса:

1) Об опыте хозяйственного расчета на паровозе. Лектор машинист-папавинец С. Ф. Губанов.

2) О роли бухгалтерии в проведении хозяйственного расчета. Лектор главный бухгалтер паровозного депо тов. Ширман.

Слово для чтения лекции предоставляется тов. Губанову.

Наш опыт хозяйственного расчета

Лекция машиниста-папавинца Новокузнецкого паровозного депо Селиверста Филипповича Губанова

Почему мы перешли на хозрасчет

Недавно мы на активах обсуждали итоги финансовой деятельности Томской дороги и ее перспективы. Для нас казалось поразительным растратничество государственных средств, растратничество, в котором повинны мы сами, так как не научились еще беречь каждую народную копейку.

Помню, 25 лет назад, я работал со старым машинистом, прошедшим суровую капиталистическую школу. Однажды наша машина стояла на промывке. Одну лишь выверку дымовых подшипников по центрам мы производили два дня. Только поработав 10—15 минут, слышишь машиниста:

— Садись курить, Селиверст, торопиться некуда, все равно не наше.

Незасорно тогда было пережечь уголь, перерасходовать смазку, часами непроизводительно держать паровозы. Но это было в старое время. Каждый из нас понимает, что сейчас времена иные, что каждый брак, каждая перерасходованная тонна угля — ущерб народу. Мы должны в отличие от старого мира быть настоящими хозяевами каждой народной копейки.

На нашем паровозе С-175 работают в большинстве старые машинисты. За 25 лет я наездил более одного миллиона двухсот тысяч километров. Я видел старый и вижу новый мир. Чувство благодарности родине, стремление каждым сэкономленным рублем укреплять мощь социалистической родины побудили нас, машинистов, перейти на хозрасчет.

В апреле бригадами паровоза С-175 был впервые подписан договор с администрацией о выделении паровоза на хозрасчет. За это время мы дали тысячу рублей экономии. Что же обеспечило нам такую экономию?

22600 километров без промывки

Основной экономией за это время следует считать увеличение

межпромывочного ремонта. Со времени последней промывки паровоз прошел 22600 километров. Мы сократили три промывки. При постановке паровоза на промывку его состояние технической комиссией оценено отличным, паровоз смело мог пройти еще большее количество километров.

За это время мы сэкономили на ремонте по промывке — 6057 рублей.

Экономия на топливе — 996 руб.

Экономия на смазке — 98-66

Общая сумма экон. — 7151-66

Предполагаемое начисление премий паровоз. бригадам 710-52.

Итого чистой прибыли государству 6441-14.

Папавинский уход за машиной обеспечил этот успех. О методах ухода за паровозом я рассказываю ниже.

Беречь сердце локомотива — котел

Своевременно продувать котел

Увеличение межпромывочного пробега зависит, прежде всего от обеспечения наименьшего налета накипи в котле. Как и все машинисты, я использую антيناкипин. Хочу подробнее остановиться на продувке котла.

Я установил определенные места для продувания котла. Произвожу его два раза при следовании в Мундыбаш на 411 и 448 километрах, при обратном следовании на 417 и 399 километрах. Продувание произвожу только при наивысшей форсировке котла. Кран Эверластинга открываю на 10 секунд, закрыв, затем, его, повторяю процесс снова пока уровень воды в стекле не достигнет 4—5 сантиметров.

Промывочному ремонту — высокое качество

Высокое качество промывки — гарантия длительных пробегов локомотива. Это положение общеизвестно. Однако, у нас качество ремонта не на высоте. Необходимо добиться слаженности паровозных и комплексных бригад с тем, чтобы оба коллектива горели единым стремлением.

Машинистам необходимо усилить контроль за ремонтом. Настойчиво требовать высокого качества ремонта. Так мы и делаем. Когда машина стоит на промывке она ни на одну минуту не остается без вашего наблюдения.

Начали промывку — не забудь лично проверить правильность плоскостей стенок и потолка топки, убедись нет ли прогибов и выпучин, убедись, чтобы котельщик прочистил контрольные отверстия.

Если производится частичная выемка дымогарных труб, я сам проверяю правильность отверстий для дымогарных труб, и успокоюсь только тогда, когда сам увижу, что в решетке нет лучевых трещин.

Не соблюдая этих условий, машинист не добьется большого пробега, а, стало быть, и экономии средств.

Внимание дымовой коробке

Экономия топлива — в прямой зависимости от герметичности и нормального состояния дымовой коробки.

Еще до постановки паровоза в промывку, мы его начинаем готовить. Тщательно очищая от изгары дымовую коробку мы обращаем внимание на совпадение геометрической оси, конуса и дымовой трубы. Определение производится уже по сложившемуся опыту. Если конус отклонен от

своей оси, то со стороны отклонения не будет признаков сажи и налета, в противоположной же стороне, наоборот, будет налет сажи и копоти. На промывку паровоз становится с точным определением нами всех дефектов.

Некоторые машинисты не уделяют должного внимания проверке парорабочих труб, элементов пароперегревателя и коллектора. Они допускают ошибку. Даже незначительное парение губительно влияет на разрежение воздуха в дымовой коробке. От этого снижается тяга, менее интенсивным становится горение и падает паробразование.

Мы эти недостатки ликвидировали и не имеем потерь.

От колосников тоже зависит экономия

Хороший уход за колосниковой решеткой, решает правильный режим сгорания топлива. Здесь тоже требуется внимание машинистов при промывке. Некоторые машинисты не проверяют зазоров между колосниками. Колосники должны плотно прилегать к стенкам огневой коробки, чтобы не было сквозняка.

В нашем депо вошло в привычку при ремонте накладывать латки на изгоревшие колосники. Машинисты, соглашаясь на латание колосников, забывают, что это ведет к уменьшению доступа воздуха, уголь сгорает неполностью и неизбежен пережог топлива.

Выводы по уходу за котлом

Машинисты нашего паровоза предъявляют ремонтникам серьезные требования, но есть машинисты, спокойно относящиеся к недостаткам в ремонте. И, наконец, мы в праве предъявить требования руководителям депо — немедленно улучшить качество ремонта. Машинисты задают вопрос, как добиться экономии?

Могу ответить коротко:

— Экономия, это в конечном счете, результат высококачественного ремонта, достигнутого в содружестве с коллективом комплексных бригад, это результат обеспечения четкой работы каждой детали паровоза.

От редакции:

Продолжение лекции будет опубликовано в следующем номере. В лекцию входят разделы: „Против непроизводительных потерь на парении. Экономия на паровой машине. Движущие механизмы. Увеличить срок службы бандажей. Наши резервы. О бухгалтерском учете“.

Зам. редактора
Д. КАРМАНОВ.