

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 6 (522)

16 января 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

ВЫПОЛНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

В последние дни Новокузнецкое отделение резко ухудшило работу. План погрузки не выполняется, возрос простой вагонов. Как не странно, среди командиров находятся люди, склонные всю вину отвести исключительно на клинтуру, хотя это далеко не так.

Новокузнецкое отделение большую половину плана погрузки производит для предприятий, находящихся в пределах отделения. Успех решает быстрота развозки местного груза и выгрузки. Достаточно сказать, что планы развозки местного груза в смену колеблются от 800 до 900 вагонов. Это неисчерпаемые внутренние ресурсы для ускорения оборота вагонов для двоянных и строенных операций.

Лучшие люди показывают замечательный пример обработки местного груза. Так, например, дежурный по отделению тов. Боровиченко 13 января при плане 688 вагонов сдал местного груза 784 вагона, в эти же сутки дежурный по отделению тов. Коробов сдал местного груза 922 вагона при плане 910 вагонов.

Наряду с прекрасными показателями у нас не мало фактов колоссальных простоев вагонов. 14 января на ст. Новокузнецк-сортiroвочная состав из местного груза простоял почти смену, здесь же порожняк, предназначенный в Абагур, простоял 5 часов 30 мин.

Некоторые командиры не уяснили, что для организации победы нужны усилия десятка, а то и сотни людей, но сорвать поезд, сорвать работу может один человек. Такой урок особенно надо извлечь из опыта работы в дни похолоданий. В эти дни от командиров всего коллектива требуется особая бдительность, повседневная помощь и надзор за людьми, неиспытанными на работе в условиях зимы. Необходимо, как никогда, крепить трудовую дисциплину. В действительности же в эти дни ряд командиров проявляет недопустимое благодушие.

В пункте технического осмотра ст. Усаты в присутствии начальника вагоно-ремонтного пункта тов. Лаврик осмотрщики сорвали отправление поездов. Машинист паровоза № 732-54 тов. Клим остановился на перегоне по нагону пара и тем выбил из графика 3 поезда.

14 января в депо Новокузнецк комплексная бригада промывки тов. Шкатова выпустила с браком из ремонта паровоз № 55-18. Паровоз через несколько минут после выдачи был возвращен в депо. Не обеспечив выдачи паровозов, Новокузнецкое депо сорвало движение поездов, вагоны простаивали огромное количество часов, и это не вызвало тревоги у начальника депо т. Бобина.

Факты говорят о позиции обороны, а не наступления на трудности зимы. Наступать — значит добиться слаженности, обеспечить выполнение плана погрузки, обеспечить нерушимость единства железнодорожного конвейера. Надо предвидеть трудности и встречать их во всеоружии, — вот что должен понять каждый железнодорожник.

При большевистской организованности нестрашны никакие морозы. Задача командиров и политработников, еще шире развертывая соцсоревнование, воспитывая в железнодорожниках мужество, повседневно повышать погрузку. Мы дали слово выполнить двухмесячный план к Дню Красной Армии. Это слово должно быть сдержано по-большевистски у большевиков слова не расходятся с делом.

Не обороняться, а наступлением преодолевать зимние трудности!

Таким должен быть каждый железнодорожник

Пришло время слесарю-вагоннику пункта технического осмотра ст. Мундыбаш тов. Карташеву сдавать дежурство. На улице сухой морозный воздух, далеко разносящий звук, леденит дыхание. В помещении пункта технического осмотра в это время велся обычный разговор.

— Ну и мороз.

— Вот это для нас, вагонников, проверка.

Люди идут домой, но один среди них слесарь Карташев собирается в необычную поездку.

— Куда ты по такому морозу. — попытаться остановить некоторые, — замерзнешь, да и твое ли это дело.

— Не замерзну, а дело это мое, поезду сопровождать поезд, ведь вагоны ремонтировал я, в такой мороз нельзя отсиживаться.

Итак, слесарь - вагонник тов. Карташев совместно с поездным вагонным мастером тов. Сорокиным сопровождал 14 января поезд № 1023. Поезд проследовал до станции назначения прекрасно. Товарищ Карташев показал достойный пример как суровым сибирским морозам надо противопоставлять железную волю. Так должен поступать каждый честный железнодорожник, патриот великой социалистической родины.

ИМ МОРОЗЫ НЕ СТРАШНЫ

Днем 14 января составитель ст. Новокузнецк - пассажирская Федор Афанасьевич Фантиков вступил на дежурство. На планерке тов. Фантиков дал обязательство — в этот морозный день по-стахановски формировать поезда.

В 10 часов 30 минут тов. Фантиков приступил к формированию Мундыбашского поезда. Через 25 минут поезд был готов. Также образцово формировались и другие поезда.

Подобно составителю тов. Фантикову наступлением отражает зимние затруднения стрелочник тов. Рыбалко, награжденный руководством дороги Почетной грамотой.

Булгаков — начальник ст. Новокузнецк - пассажирская.

Поезда отправлены с малой утечкой воздуха

Прекрасно в эти дни работают осмотрщики вагонов пункта технического осмотра ст. Пассажирская. В дежурство 13 января



На снимке: стахановец, главный кондуктор Новокузнецкого резерва тов. Ерыгин.

(Фото Гичкув).

осмотрщик-автоматчик тов. Тимченко отправил все поезда с утечкой воздуха из магистрали ниже нормы.

Сергеев.

Папавинцы-кривоносовцы

В сорокаградусные морозы машинисты-папавинцы показали образцы самоотверженной работы.

Папавинцы-кривоносовцы, наступая на трудности зимы, водили поезда на высоких скоростях. Весь коллектив паровозного депо знает Илью Николаевича Марчукова, машиниста-папавинца.

Бригада товарища Марчукова в морозы водит поезда с кривоносовской скоростью, при этом экономлено топлива только за 10 дней января 5 тонн 400 килограммов.

Машинист - папавинец комсомольского паровоза тов. Башкатов 11 января провел поезда со средней технической скоростью 36,2 километра в час.

СО СКОРОСТЬЮ 42,5 КИЛОМЕТРА В ЧАС

Суровый мороз. Машинист папавинец депо Новокузнецк тов. Лупин с бригадой принимает паровоз. Они внимательно осматривают каждую деталь.

— Рейс сегодня трудный, — говорит машинист, но мы должны работать с удвоенной энергией.

— Не подкачаем, — дружно ответила бригада.

Паровоз № 732-58 вышел под состав. Тов. Лупин отдал распоряжение заправить топку.

В пути следования бригада работает молча, каждый знает свое дело. Машинист хорошо знает профиль, он знает трудные подъемы, знает, где какую держать форсировку котла, а главное, бригада папавинцев уверена в своей

Товарищи железнодорожники, противопоставляйте зимним трудностям железную волю и большевистскую организованность, обеспечьте безусловное выполнение плана!



По представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций за стахановско - кривоносовскую работу по выполнению боевых приказов наркома товарища Л. М. Кагановича заносится на отделенческую доску почета:

Малюга А. С., старший весовщик на ст. Новокузнецк-сортiroвочная. За хорошую работу имеет ряд благодарностей. Стахановец. На транспорте работает с 1932 года.

Фантиков Ф. А., комсомолец, составитель поездов на ст. Новокузнецк-пассажирская. К работе относится добросовестно. Стахановец. Обеспечивает быстрое формирование поездов. В январские морозы и метели формирует поезда за 20-30 минут, имеет ряд поощрений.

Кочев К. Ф., бригадир Мундыбашской дистанции пути. На транспорте работает с 1936 года. Работая бригадиром, он зарекомендовал себя как лучший, энергичный, инициативный командир. Умело организует работу в бригаде.

Иванов К. Н., путевой обходчик 12-й дистанции пути, стахановец. Применяя передовые стахановские методы в своей работе в соревнованиях имени Третьей Сталинской Пятилетки идет впереди других путеобходчиков. Свой участок пути содержит в образцовом состоянии. Обеспечивает безопасность движения поездов.

Баскакова М. Ф., учительница школы № 90, хорошо поставила работу в классах. По ее предмету за две учебных четверти ученики 5 и 9 классов имеют отличные отметки.

Ненахова В. В., учительница начальных классов железнодорожной школы № 90. Педагогом работает 28 лет. В ее классе самая высокая успеваемость. Класс, руководимый тов. Ненаховой, получил Переходящее Красное знамя школы.



Первенство не уступим

1939 год наш коллектив закончил блестяще. Мы выполнили годовой план погрузочных и разгрузочных работ на 198 процентов.

В зимних условиях мы не ослабили темпов производительности труда. В декабре мы также одержали первенство в соревновании. Подводя итоги соревнования, руководство дороги закрепило за нашим коллективом Переходящее Красное знамя, которое мы держим с мая прошлого года.

Стахановской работой закрепив Переходящее знамя командиры и грузчики обязались не отдать его никому и в 1940 году.

Ф. Симаков — начальник Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы.

Десятков.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Центральный комитет ВКП(б) в постановлении от 16 ноября 1939 года указал «Важнейшей задачей партийных организаций является большевистское воспитание вновь принятых в партию как на практической работе, так и путем повышения их теоретической подготовки».

Со времени возобновления приема в партию в ее ряды по партийным организациям Новокузнецкого отделения вступило много растущих и замечательных людей. В 1939 году принято в кандидаты партии 266 человек. Это наглядно показывает на партийные организации большую ответственность за руководство и воспитание кандидатов партии.

Практика показывает, что большинство парторганизаций Новокузнецкого отделения до сих пор не уяснили и не сделали для себя политических выводов из постановления Центрального Комитета. Коммунистическое воспитание кандидатов партии пущено на самотек. Неслучайно секретари партийных бюро: вагонное депо Новокузнецк-сортiroвочная товарищ Морозов, Новокузнецк-пассажирская Вересов, признаются, — «нечего скрывать, с кандидатами партии мы работаем плохо, недостаточно уделяем внимания их политическому росту». Но было бы несправедливо ограничиться только оценкой, которую дают сами руководители партийных бюро.

О воспитательной работе с кандидатами слышно не мало речей до тех пор, пока человека не приняли в кандидаты. Когда же принятому выдадут кандидатскую карточку, партийные работники забывают, что они имеют дело с человеком, с которым нужно работать, повышать его теоретический уровень, приучать к партийной работе. У нас партийные руководители встречаются с кандидатами только либо на партийных собраниях, либо при приеме членских взносов. Такие же формы воспитательной работы как обмен опытом повышения своего теоретического уровня, совещания с кандидатами — забыты.

О том, как руководит кандидатами, хотя бы партбюро вагонного депо, можно судить по следующему. Здесь из 36 кандидатов имеют поручения только 11. Прекрасно знает о недопустимом отношении к кандидатам партии и секретарь узлового парткома тов. Поляков. По его словам, узловой партком неоднократно намеревался поставить вопрос о работе с кандидатами, но все нехватает времени.

Такое пренебрежительное отношение к важнейшему участку партийной работы можно наблюдать и в парторганизациях узла Усаты. Об уровне работы с кандидатами можно судить по парторганизации вагонного депо. Кандидаты партии этой организации оставлены без руководства, не повышают теоретического уровня, большинство из них, изучая «Краткий курс истории ВКП(б)», не ушли дальше первой главы.

Некоторые кандидаты партии не занимают авангардной роли на производстве. Кандидат партии тов. Демидов, будучи бригадиром цеха среднего ремонта, не вывел бригаду в передовые. Кандидат партии, заведующий инструментальным цехом, тов. Кансарин не справляется с порученным делом. Вместе с тем он не проявляет активной роли в общественной работе.

Фактов, кажется, достаточно для того, чтобы встревожить партийную организацию, потребовать от партийного руководства и секретаря бюро тов. Жеребцова коренного изменения руководства кандидатами, но парторганизация пока молчит.

Небезызвестно ведь положение с руководством кандидатами в парторганизациях узла узлового партийного комитета станции Усаты. Но как ни странно узловой партком и его секретарь тов. Алексанкин стоят в роли посторонних наблюдателей.

Пора понять, что воспитание кандидатов партии, активное вовлечение их в общественную работу — важнейшее дело партийных организаций. Надо вконец изменить и улучшить воспитание кандидатов партии. **Давыдов.**

Любовный уход за автотормозами обеспечивает успех работы зимой

Зима — суровый ревизор. Малейшее отступление перед трудностями парализует четкую работу взаимодействующего железнодорожного конвейера.

Морозы особенно отражаются на работе автотормозов. Недостаток задержки поездов при отравлении и в пути следования.

Вот почему мы, поездные мастера, любовно ухаживая за буксами, должны тщательно следить за исправным действием автотормозов.

Работая поездным вагонным мастером на пассажирских поездах, я внимательно слежу за автотормозами, также как и за буксами.

Принимая состав вместе с осмотрщиком — автоматчиком, мы

тщательно проверяем исправность автотормозного хозяйства. Следим, как укреплены тормозные колодки, поставлены ли шпиготы, отрегулирована ли рычажная передача и т. д.

Убедившись в исправности автотормозов, мы проверяем их от станционной воздушной сети и переносного крана.

Особенно я слежу за правильным действием работы тормозов при опробовании их от крана машиниста, смотрю за каждым тормозом как он действует и отпускает.

Необходимо также следить за состоянием тормозов в пути следования. При первой же замеченной неисправности я немедленно устраняю ее, а если дефект автотормоза я не в силах устра-

нить, то даю телеграмму на ближайший пункт технического осмотра с тем, чтобы автоматчики подготовились для устранения обнаруженного дефекта без задержки поезда.

Для того, чтобы судить об исправности автотормозов в пути следования, я на стоянках проверяю действие их. На станции оборота состава сдаю поезд осмотрицу-автоматчику и докладываю ему о замеченных недостатках работы автотормозов в пути, такой постоянный контроль за автотормозами позволил мне ликвидировать задержки из-за неисправного действия тормозов.

Яковлев — поездной вагонный мастер Новокузнецкого резерва.

Об итогах соревнования предприятий дороги за декабрь 1939 г.

Постановлением постоянного совещания при начальнике Томской железной дороги от 10 января 1940 года, об итогах социалистического соревнования отмечено, что станция Кандалей ухудшила работу, план погрузки не выполняется, простой вагонов возрос до 16,7 часа при норме 13.

Участок энергоснабжения ст. Усаты в декабре добился лучших показателей в работе, план ревизии устройств энергоснабжения выполнил на 102,5 процентов, работал безаварийно.

Прекрасно работал коллектив Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы, выполнивший в декабре план переработки на 125 процентов. Производительность труда в среднем составила 116 процентов, простой вагонов под погрузкой и выгрузкой снижен до 1 часа 10 минут.

Мундыбашская дистанция пу-

ти в 1939 году работала безаварийно и без длительных предупреждений, оценка состояния — 51 балл.

Первое место по вокзалам на Томской дороге продолжает занимать коллектив Усатского вокзала. Он добился образцового обслуживания пассажиров. В коллективе регулярно проводят занятия и беседы. Из 50 работников — 23 стахановца и 19 ударников.

Коллективом, по-большевистски борющимся за выполнение решений XVIII съезда ВКП(б) и боевых приказов наркома товарища Л. М. Кагановича, вручены дорожные Переходящие Красные знамена.

Переходящее Красное знамя погрузо-разгрузочной конторы закреплено за коллективом работников Новокузнецкой конторы.

Переходящее Красное знамя дистанции пути, находящейся у коллектива Кольчугинской дистанции,

передано коллективу Мундыбашской дистанции пути.

Переходящее Красное знамя вокзала закреплено за коллективом работников Усатского вокзала.

Переходящее Красное знамя погрузочной станции, находящееся у коллектива ст. Кандалей, передано коллективу ст. Судженка.

В распоряжение начальников этих передовых предприятий (за исключением Усатского вокзала) выделено на премирование лучших людей по тысяче рублей. Начальнику Усатского вокзала на эти цели выдано 500 рублей.

Товарищи железнодорожники, еще выше поднимаем знамя социалистического соревнования. Будем работать лучше и культурно. В соревновании с железнодорожниками Северо-Донецкой, Омской дорог и угольщиками Кузбасса займем первые места по дороге.

Хорошая инициатива

Встречая выборы в местные Советы депутатов трудящихся, коллектив Новокузнецкой больницы по инициативе работницы Шаталовой, организован хоровой кружок украинских народных песен.

Дню выборов кружковцы подготовили лучшие свои номера,

выступали в железнодорожном клубе станции Новокузнецк-пассажирская и кроме того выезжали для обслуживания железнодорожников на ст. Калачево.

Кружок работает и сейчас. Это хорошее мероприятие необходимо всецело поддержать.

П. М.

По следам наших выступлений

„СВЯТО ВЫПОЛНЯТЬ ПРИНЦИП ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНВЕЙЕРА“

Под этим заголовком в нашей газете от 27 декабря была помещена заметка о неприеме поездов дежурными по станции Новокузнецк-сортiroвочная. Заместитель начальника отделения т. Савельев, которому была послана для принятия мер заметка, отвечает.

„Факты, изложенные в заметке, подтвердились. Вина в задержке поездов дежурным по станции т.т. Павленко и Бурых разъяснено о недопустимости подобных явлений. Оба предупреждены, что при повторении неприема поездов они будут привлечены к ответственности как за антигосударственную практику. Начальник станции т. Чеботарев предупрежден, что если на станции повторится неприем поездов руководство отделения будет расценивать это антигосударственной практикой разрыва железнодорожного конвейера и привлечет лично его к ответственности.“

Отв. редактор Г. Худяков.

Отступление перед трудностями — трусость

График движения поездов для железнодорожников является дисциплинирующей силой. Его исключительное значение определил арко товарищ Каганович.

„Движение поездов строго по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта“.

Семья железнодорожников имеет прекрасный опыт борьбы за неуклонное выполнение этого требования наркома. Лучшие люди железнодорожного транспорта и нашего отделения показывают пример борьбы за график в любое время года, при любых условиях.

Работать безаварийно, четко, слаженно, строго соблюдая сталинский принцип неразрывности железнодорожного конвейера — почетная задача железнодорожников.

Коллектив железнодорожников

Новокузнецкого отделения по боевому встретил и с железной волей отражает зимние затруднения, наступая вперед. Однако, на нашем отделении при наступившей волне похолодания нашлись и люди, занявшие позицию обороняющихся, а не наступающих на преодоление зимних трудностей. Нашлись и трусы перед морозами, причинившие отделению не мало вреда.

В ночь с 13 на 14 января на отделении имелось несколько случаев срыва отправления поездов.

Почему? Исключительно из-за трусости.

Так, например, на станции Усаты были сорваны по причинам „технической неготовности“ 2 поезда. Причем кольцевой маршрут № 11 пункт технического осмотра задержал на 4 часа, а поезд с местным грузом

№ 932 — на 3 часа 30 минут.

Поезда стояли, ибо старший осмотрщик т. Крутуха больше думал как бы погреться, чем скорее обработать состав. Неудивительно, что т. Крутуха не мог даже объяснить причины срыва поездов.

Был в смене и начальник вагонно-ремонтного пункта т. Лаврик. Как же он пытался предотвратить срыв поездов. О пребывании в смене т. Лаврика рабочие отзывались так:

Давал ли какие-либо указания как лучше работать?

Нет.

Что же он тогда делал?

Дежурил.

Разве может командир спокойно наблюдать, как на вверенном ему участке срывается отправление поезда.

Не был организован коллектив. Не дали трусам, прячущимся от

мороза, своевременно отпора.

Почти аналогичное положение в эти сутки было в пункте технического осмотра ст. Новокузнецк-сортiroвочная. Здесь также по вине автоматчиков Панкратова и Якунина было сорвано отправление двух поездов.

На станции Новокузнецк-пассажирская машинист паровоза Игнатов раньше срока отправился под водоснабжение и тем сорвал маневровые работы.

Отступление перед трудностями — трусость, несовместимая с почетным званием советского железнодорожника. Это необходимо усвоить каждому железнодорожнику. Трусов мы презираем.

Не обороняться, а наступать на суровые морозы, побеждать зимние трудности. В борьбе за выполнение приказа 230-Ц железнодорожники должны показать мужество, железную волю.