

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 75 (591)

13 августа 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

Товарищи железнодорожники! В отвалах скопилось больше 200 тысяч тонн угля. Его ждут предприятия родины.

Наш долг—выдать стране долг по углю, не отставать в соревновании с угольщиками!

НЕ ОТСТАВАТЬ ОТ ГОРНЯКОВ!

В июле отделение работало с большим недовыполнением плана погрузки угля. Количество угля в отвалах не снижается, а угрожающе растет, достигнув уже 221 тысячу тонн.

Положение тревожное. В период подготовки к зиме, когда на заводах нужно создать резервы угля, мы уголь держим в отвалах. За последние дни погрузка начинает расти, сводка о работе за 11 августа свидетельствует о том, что железнодорожники понимают ответственность, возложенную на них государством. Вернуть угольный долг стране! За решение этой задачи должен по-большевистски бороться каждый железнодорожник.

Вернуть угольный долг стране! Это значит быстро продвигать вагоны, водить поезда на высоких скоростях, водить тяжеловесы, сокращать время под грузовыми операциями.

Вернуть угольный долг стране! Должно стать боевым призывом для каждого железнодорожника и для движущих, и для паровозников и для грузчиков.

Значительное перевыполнение плана погрузки не может нас сколько-либо успокаивать. Железнодорожники—инициаторы соревнования с горняками. Горняки в июле резко подняли добычу, они опередили нас и это обязывает железнодорожников повысить темпы.

Мы имеем возможность больше грузить угля, металла и других первоочередных грузов. До сих пор еще остаются во многих случаях неиспользованными внутренние ресурсы. Так, например, огромные возможности кроются в ускорении оборота вагонов по станции Усыты. Рост угля в отвалах должен был заставить руководителей станции Усыты и восьмого вагонного участка объявить решительную борьбу за сокращение простоя вагонов. С новой силой развернуть социалистическое соревнование, однако простоя вагонов остаются попрежнему высокими.

На погрузке и сейчас кое-где проявляются рецидивы антигосударственной практики. Так, например, 9 и 10 августа на шахте имени Ворошилова простояло 5 крупных вагонов только из-за нежелания большевистскими темпами грузить уголь. На шахте „Черная гора“ на механизированной погрузке поставили только троих рабочих.

Задача командиров и партийных руководителей—глубоко вникая в причины отставания некоторых участков, решительно разоблачать попытки зажать погрузку.

Лучшее, что может сделать каждый железнодорожник—своим личным примером заражая остальной коллектив, призывать к стахановской работе и железнодорожников шахт.

На станции Усыты руководят сменами маневровые диспетчеры товарищ Сальников, Феско, Белокобыленко, имеющие богатый опыт сотрудничества с шахтерами. Дело их чести поднять еще с большей силой сотрудничество. Коллектив отделения ждет от них такого примера.

Десятки заводов гигантов, вся страна следит за нашей работой, каждый из нас, товарищи, решает, сколько будут ликвидированы отвалы, заводы получат на зиму запас угля.

Вернуть стране угольный долг! Это важнейшая задача.

ВЕРНЕМ СТРАНЕ УГОЛЬНЫЙ ДОЛГ!

Погрузка угля за 11 августа

По сводкам на 12 августа в отвалах по сравнению с 10 августа залежи угля возросли до 221558 тонн. Это говорит за то, что на углепогрузочных станциях ослаблена борьба за ликвидацию отвалов, за повышение погрузки и перевозки важнейшего государственного груза.

11 августа отделение имело немного завышенный рабочий парк вагонов. Все условия для безусловного перевыполнения заданий по погрузке не только по углю, но и по другим грузам были:

Погружено в государственному плану 107,1 проц.

Сдвоенных операций 1282 вагонов.

Погружено:

Угля 93 проц.

Металла 83,5 проц.

Руды 74 проц.

Погружено угля в тоннаже:

Станция Усыты—97,6 проц.

„ „ Сортировочная—137,9 проц.

„ „ Пассажирская—188,0 проц.

„ „ Бадалеп—153,5 проц.

„ „ Зенково—112,0 проц.

Крепнет соревнование

За час раньше собралась на очередное дежурство смена т. Прокопьева.

Перед плаперкой начальник станции Кадалеп т. Артамонов рассказал собравшимся о том, что прошлые сутки станция работала хорошо. Но в ночь на 11 августа из-за несвоевременного подхода порожняка станция снизила темпы.

—В вашу смену,—говорит т. Артамонов,—порожняка будет много. Надо наверстать упущенное, не подкачать в соревновании с ириппцами.

Планерка закончена. Прибыл первый состав порожняка. Быстро его загрузив, кадалепцы отправляют в Кузнецк.

Каждый железнодорожник в

смене стремился работать лучше, производительней.

Четкое руководство командира т. Прокопьева, добросовестное отношение к работе всего коллектива обеспечили новую производственную победу. За смену погрузили 196 вагонов угля, в два с половиной раза больше чем было погружено предыдущей сменой.

Кадалепцы за 11 августа погрузили угля больше плана на 2681 тонну.

Машинист т. Дзезюля провел тяжеловесный поезд весом 3465 тонн при норме 2500 тонн.

За отличную работу коллективу смены тов. Прокопьева начальник станции объявил благодарность.

А. Сергеев.

188 процентов плана

Не плохо сработал 11 августа коллектив ст. Пассажирская. План погрузки выполнен на 188 проц.

Особенно хорошо работала смена дежурного по станции т. Чир-

кова. Здесь все поезда были отправлены по наркомовскому графику.

Отличились в работе стахановцы составитель т. Помешкин и старший стрелочник т. Третьяков.

П. Барсукова.

Новое у автоматчиков

В. Миков,

старший осмотровик-автоматчик.

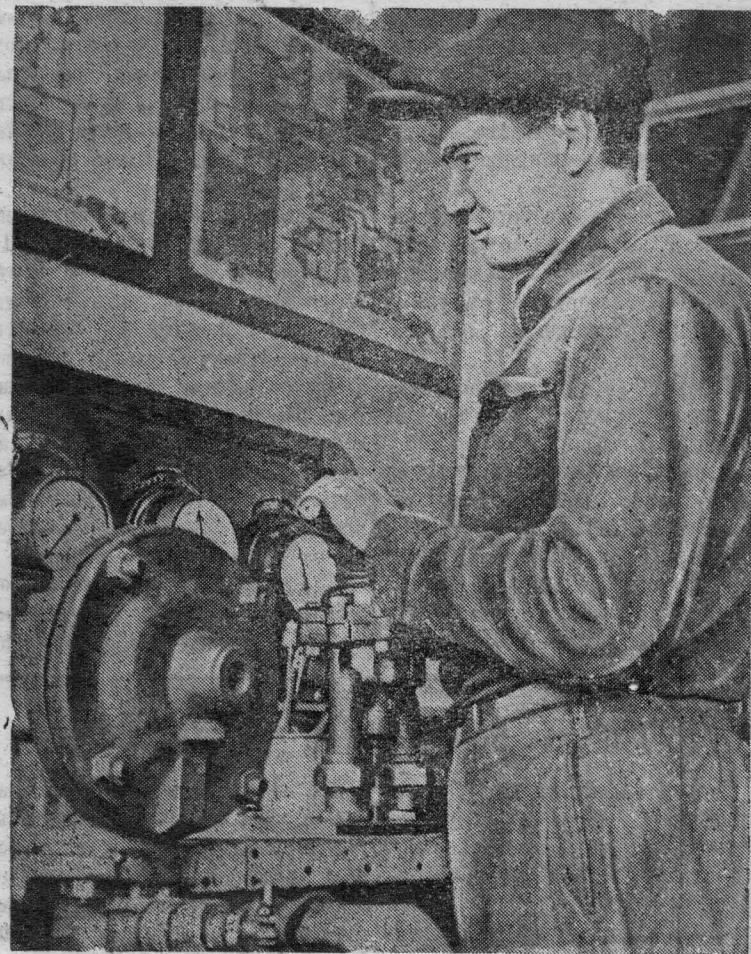
Товарищи автоматчики! В этом письме я хочу напомнить еще раз о нашей роли в борьбе за наркомовские приказы, за отправку поездов по графику, в борьбе за здоровый автотормоз, полностью обеспечивающий безаварийное ведение поездов на высоких кривоносных скоростях. Этот вопрос особенно важен сейчас, когда мы с вами вступаем в период подготовки к осенне-зимним перевозкам всего железнодорожного хозяйства и, в частности, подготовки автотормозов к зиме согласно приказам НКПС 144-Ц и 427-А от 5-VII—40 года. Исторические Указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года требуют от нас еще более качественную подготовку тормозов, которые бы бесперебойно работали в зимних условиях.

Достаточно вспомнить случаи, когда из-за успокоенности, а подчас недобросовестного отношения к выполнению своих прямых обязанностей, такие автоматчики

как тт. Пучинин, Якунин, Суслопаров в июле и августе допустили срывы поездов на несколько часов из-за утечки воздуха.

Когда по инициативе автоматчиков Искового участка было поднято движение за нулевую утечку эти люди имели хорошие результаты. Но успокоившись на этих успехах, они стали недолюбливать в своем деле таких вещей, как применение качественной пенки, сурика, и особенно мыльного раствора для обнаружения утечек. Никто своевременно не указал им на ошибки, не помог в работе.

Наша задача—обращивать и отправлять поезда только без утечки воздуха. Это вполне возможно. Моя бригада автоматчи-



НА СНИМКЕ: стахановец Г. Г. Бабарыкин, слесарь-автоматчик вагонного депо Новокузнецк.

Благодарность

Добросовестным отношением за содержанием изолированных стыков рельс на ст. Кузнецк-сортiroвочная, дорожный мастер т. Пахомов добился ликвидации схода рельсовых зазоров в изолирующих стыках и вертикальных толчков, обеспечив этим нормальную работу электроцентрализации в лет-

ний период. За добросовестное отношение к содержанию изолированных стыков и недопущение брака в работе в период 1940 года дорожному мастеру Пахомову начальником дороги объявлена благодарность и выдана денежная награда в размере месячного оклада.

зывается, что наличие этого вида утечек при ведении поезда затрудняет работу машиниста; получается замедленный отпуск тормозов (после торможения), скорость следования такого поезда значительно снижается, не выдерживается графиковое перегонное время, а самое главное и основное то, что в таких тормозах не исключена возможность заклинивания колес, а отсюда и аварии с поездами.

Глубоко продумав этот вопрос, я наряду с нулевой утечкой устраняю со своей бригадой утечки в тормозных цилиндрах и трубках к ним.

Борьба с заклиниванием колес, борьба за всеобщее исправный тормоз, за создание этим самым наилучших условий машинисту в проведении поездов—это наше кровное дело, это наш долг перед родиной и любимым наркомом Л. М. Кагановичем.

ков, в которой работают такие товарищи, как Ермолаев А. И., Карнейкин С. И., Катачев А. А., Аванин М., Андреев, Фатеев И. доказала это практически. Мы добились того, что обработанные бригадой поезда, уходят без утечки воздуха. Мы решительно боремся с таким видом утечек в автотормозном хозяйстве, как утечки из тормозных цилиндров и трубок к ним.

Работая в содружестве с машинистами электровозов, я внимательно прислушиваюсь к их отзывам о работе автотормозов при непосредственном движении поезда. Это помогло мне понять насколько серьезен вопрос, связанный с утечками в тормозных цилиндрах и трубках к ним. Оба-

О школе рентабельной работы

Организация на страницах газет „школы рентабельной работы“ безусловно большое и хорошее начинание.

Борьба с расточительством и непроизводительными потерями, борьба за повышение производительности труда и максимальное использование техники, повседневный режим экономии — все это, в конечном итоге, снижает себестоимость перевозок и увеличивает социалистические накопления, идущие на улучшение благосостояния нашего народа, на укрепление мощи нашей великой родины.

В газете „Магистраль угля“ за 3 и 6 июля с лекцией об опыте работы на хозрасчете выступил машинист-папавинец т. Губанов С. Ф.

Желание старого опытного машиниста выступить с лекцией, поделиться с молодыми водителями паровозов долголетним опытом и практикой, заслуживает всяческого внимания.

Товарищ Губанов в своей лекции ставит упор на три группы вопросов.

Первая — папавинский уход за локомотивом. Здесь бережное отношение к котлу локомотива — применение айтинакпина; регулярная, при наивысшей форсировке, продувка котла. Здесь правильный режим сгорания топ-

Шалашов, зам. начальника управления Томской дороги.

лива и борьба с парением арматуры. Здесь безупречное знание профиля пути, использование его особенностей и борьба с бокованием. Здесь, наконец, строжайшее соблюдение Правил технической эксплуатации и сигнализации и высочайшая бдительность всей паровой бригады.

Вторая группа вопросов: тщательная и требовательная приемка локомотива из ремонта. Тов. Губанов перечисляет основные пункты, на которые должно быть обращено исключительное внимание паровой бригады при приемке локомотива.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года, вопрос о качестве и об ответственности за выпускаемую продукцию поднят на большую принципиальную высоту. Этот закон полностью относится к нашим ремонтникам. Они обязаны давать продукцию высокого качества. Пора, наконец, прекратить браки в ремонте локомотивов и этим ликвидировать потери на междупоездном ремонте.

Тов. Губанов рассказал как он добивается высокого качества ремонта. В ремонте обязательно по-

могают и контролируют все время кто-нибудь из бригады паровоза. Это безусловно правильно. Никто не имеет права упрекать парбригаду в излишней придирчивости, если она предъявляет жесткие требования к комплексным бригадам при приеме локомотива из ремонта.

И третья группа вопросов, о которой рассказывает в своей лекции тов. Губанов — это режим экономии, использование шлакоотсека и опилок при хорошем состоянии локомотива и правильном режиме отопления. Точная регулировка прессмасленки — экономия смазки. Борьба с простоями, за производительное использование каждой минуты, борьба за полный состав и т. д.

Экономия на каждом килограмме угля и металла, ликвидация простоев, перевозка полных составов, образцовое содержание машины — все это удлинит сроки использования локомотива, увеличит заработную плату паровозников, сэкономит государству многие тысячи рублей.

Начатое газетой хорошее дело надо обязательно закрепить и привлечь к участию в „школе“ и движенцев, и вагонников и путейцев.

Письма в редакцию

Бдительность

На днях, составитель ст. Мундыбаш т. Чускевич, проходя рано утром по шестому пути со стороны первого поста, обнаружил на приеме отправочном пути изломанный рельс.

Тов. Чускевич сообщил об этом дежурному по станции Политову. Рельс был немедленно заменен и могущее быть крушение предотвращено.

К. Нефедов.

Крыша протекает

На ст. Зенково помещение пункта технического осмотра вагонов заняли под квартиру, а работники технического осмотра вынуждены работать в сарае, в котором во время дождя протекает крыша.

Начальнику вагонного участка т. Самарскому пора создать хорошие условия для рабочих.

Кайгородов — автоматчик

Грубость дежурного

На ст. Мундыбаш при вокзале нет справочного бюро. У пассажиров, приезжающих в 1 раз, возникает много вопросов, которые должен разрешать за немываем справочного бюро дежурный по вокзалу т. Капская, но она на вопросы пассажиров отвечает грубостью.

16 июля по прибытию из Сталинска поезда № 68 Капская встретила пассажиров руганью, не пускала их в зал ожидания.

После грубых окриков т. Капская закрыла дверь своего кабинета.

Мы, пассажиры, возмущены таким поведением дежурного по вокзалу.

По поручению пассажиров П. Стройкин.

По следам неопубликованных писем

Рабкор тов. Д. написал в нашу газету письмо о плохой работе магазина № 134. Это письмо редакции направила для принятия мер в райтрансторгпит. Редакцией получен ответ:

„За нарушение правил совет-

ской торговли заведывающий магазином № 134 т. Старцев с работы снят. На заседании актива станции Сарбала т. Ковешников выведен из состава комиссии рабочего контроля, как не оправдавший доверия“.

Паровозы переводятся на хозрасчет

Лекция машиниста т. Губанова нашла среди машинистов Новокузнецкого паровозного депо живой отклик. Ярким проявлением интереса к опыту т. Губанова является единое стремление машинистов перейти на хозяйственный расчет.

Сейчас уже некоторые бригады подготовили паровозы для перевода на хозрасчет. Учитывая желания машинистов руководители депо переводят на хозрасчет дополнительно 7 паровозов.

Переводу паровозов на хозрасчет предшествует изучение опыта т. Губанова. Руководители депо совершенно правильно организуют школы рентабельной работы не вообще с машинистами, а с каж-

дой в отдельности бригадой паровоза. Это обеспечивает детальное изучение опыта и копирование перестройку. К паровозным бригадам для руководства изучением опыта т. Губанова прикреплены опытные инженеры.

Первыми вслед за колонной имени товарища Сталина переводятся на хозрасчет паровозы ЭМ—741-11 и С—204. Для ведения школы здесь прикреплен инженер-экономист т. Балов. Сейчас для этих паровозов составлен промфинплан. Начинается систематическая учеба. В работе школ принимает участие машинист т. Губанов.

Г. Петров.

Папавинцы-станочники

Семь месяцев назад бригадир по ремонту оборудования в Новокузнецком паровозном депо т. Лушников сдавал бригаде после ремонта токарный станок. Тогда же среди станочников зародилось новое движение.

Бригада Лушниковой гарантировала работу станка в течение шести месяцев при норме в 3. Через семь месяцев станок прошел ревизию и его состояние оценено отличным.

Сейчас ремонтники и токари проявили новую инициативу — они переводят станки на хозрасчет. Борьба за рентабельную работу — их новое обязательство.

Я. Жучкин.

ЗА РУБЕЖОМ

Убийство активиста „Общества дружбы и мира с СССР“ в Хельсинки

ХЕЛЬСИНКИ, 5 августа. (ТАСС). Кампания против „Общества дружбы и мира с СССР“ продолжается всеми газетами с неослабевающей силой.

Газета „Суомен сисали демократти“ сообщает, что 2 августа в Хельсинки во время собрания членов „Общества дружбы и мира с СССР“ был убит выстрелом из револьвера один из активистов общества.

Как выясняется, в момент, когда один из руководителей общества выступал на собрании с сообщением, провокатор из охран-

ки (как выяснилось впоследствии, канадский „доброволец“) пытался убить его, но промахнулся и ранил другого участника собрания, который умер на пути в больницу. Убийца был задержан рабочими. Репрессии полицейских властей, организованные по указанию министерства внутренних дел и убийство активиста члена общества вызвали негодование среди трудящихся. Ответом трудящихся на эти провокации является укрепление „Общества дружбы и мира с СССР“. За последние два дня число членов „Общества дружбы и мира с СССР“ возросло до 15 тысяч человек.

По Советскому Союзу

Мощный проволочный стан

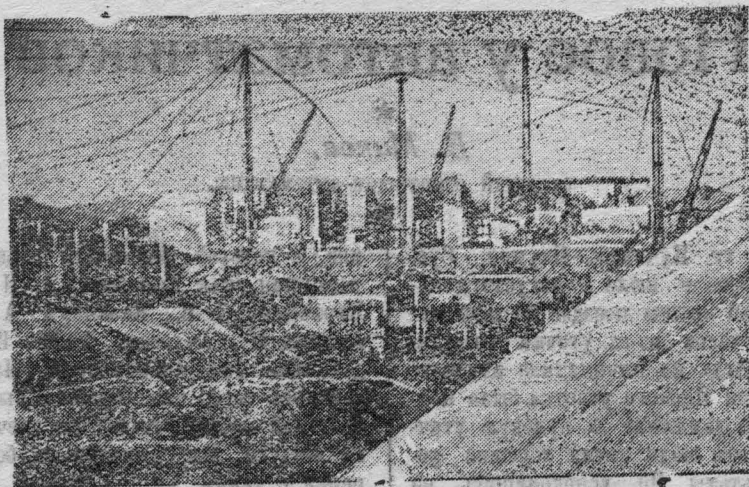
На Макеевском металлургическом заводе имени Кирова заканчивается строительство двух прокатных станков: заготовочного „450“ и проволочного „250“. Сейчас идет опробование механизма. Стан „450“ прокатал первые заготовки.

Проволочный стан непрерывного действия, установленный в Макеевке, является крупнейшим в Союзе. Часовая производительность его — 40 тонн продукции. Годовая мощность стана равна такому количеству проволоки, которым можно обернуть 40 раз земной шар. Агрегат будет обслуживаться в смену всего 12 производственными рабочими.

Однодневный дом отдыха

В подарок к Сталинскому дню железнодорожника рабочие Гомельского паровозо-вагоноремонтного завода получили в живописной местности, на берегу реки однодневный дом отдыха. Здесь построены спортивная площадка и лодочная станция, имеется хорошая читальня.

Новостройки Третьей Сталинской Пятилетки



НА СНИМКЕ: общий вид строительной площадки 4-й доменной печи Запорожского металлургического завода им. С. Орджоникидзе.

Пущены все предприятия Бессарабии и Буковины

В Бессарабии и Северной Буковине возобновили работу все промышленные предприятия. В этом году они дадут стране больше 200 тысяч кубометров лесных материалов, 250

тысяч пар резиновой обуви, 100 тысяч метров шерстяных и хлопчатобумажных тканей, 250 тысяч центнеров сахара, 9 тысяч тонн растительного масла, 1 миллион банок консервов и т. д.

Короткие строки

Выдача пособий многодетным матерям началась в Львовской области. Одними из первых пособия получают жительницы села Голоско-Велике, Львовского района. Тычинская и Нич. У Тычинской 11 детей, в этом году она получит 9.000 рублей.

Новый пароход „Москва“, построенный Красноармейским судоремонтным заводом, вышел в первый рейс по реке Дене в Якутск. Пароход рассчитан на 400 пассажиров.

На Днестре возобновляется судоходство, прерванное более 20 лет назад в связи с оккупацией Бессарабии румынскими войсками. На участке Аккерман — Маяк — Вендеры протяжением в 220 километров регулярное пассажирское сообщение откроется во второй половине августа.

Россыпи алмазов обнаружила в верховьях реки Косывы (Молотовская область) экспедиция Ленинградского научно-исследовательского геологического разведочного института.

Крупные бои у берегов Англии

ЛОНДОН, 9 августа. (ТАСС). Официально сообщается, что вчера утром германские подводные лодки произвели нападение на один из английских караванов судов в проливе Ла-Манш. Одна германская подводная лодка потоплена, другая повреждена, три судна береговой обороны, находившиеся в караване, торпедированы и затонули. Одновременно караван дважды подвергся нападению с воздуха. По имеющимся сведениям, несколько судов получили значительные повреждения. Часть спасшихся и раненых доставлена на берег.

В завязавшемся воздушном бою, по предварительным данным, уничтожено 53 германских самолета, 16 английских истребителей пропали без вести.

Заместитель редактора Д. КАРМАНОВ.