

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 7 (523)

18 января 1940 года, четверг

ЦЕНА 5 КОП.

Выгрузке серьезное внимание

По - большевистски, наступлением преодолеть трудности зимы, это значит безусловно выполнить план погрузки. В этом нельзя забывать серьезного значения завершающего звена перевозок — выгрузки. Тот, кто не дооценивает выгрузку тот, кто пускает ее на самотек, неизбежно обрекает на провал выполнение государственного плана.

За последнее время наше отделение значительно ухудшило работу и прежде всего потому, что не организована большевистскими темпами выгрузка.

Среди некоторых командиров распространено вредное настроение о том, что мы за выгрузку не отвечаем, за это несет ответственность клиентура. Такие настроения широко проявляются на практике.

Попробуйте узнать у любого дежурного по отделению, почему по долгу простаивают на заводе вагоны. Вы не услышите вразумительного ответа, а скорее всего вам ответят, «Шут их знает, почему они не разгружают, с заводом всегда так». Если дежурный по отделению попытается говорить о выгрузке с начальником смены транспортного цеха завода, разговор неизбежно кончается скандалом.

Для преодоления зимних трудностей нужна слаженность с клиентурой, а если требуется и помощь советом. Вместо такой большевистской слаженности между основным клиентом — заводом и отделением процветает возмутительное сутяжничество.

В результате сутяжничества страдает выгрузка. При недостатках, которые имеет транспортный цех завода, ни в меньшей мере повинно и отделение. Дежурные по отделению исходя из принципа, что выгрузка не наше дело, подчас сами тормозят оборот вагонов, создают тяжелые условия для выгрузки.

Возьмем только один день — 15 января. Пачками подавал поезд, отделение недопустимо держало их на ст. Новокузнецк - сортировочная и Пассажирская, по 2 и 3 часа, а потом сдали заводу за 30 минут.

В этот же день были задержаны угольные поезда № 1064 на 4 часа 10 минут, № 1013 на 3 часа 10 минут, № 926 на 5 часов 5 минут.

Такая практика недопустима, нужно не на словах, а на деле добиваться слаженности с клиентурой. Это почетная задача командиров отделения стоящих у руля движения поездов.

Надо понять, что улучшение выгрузки — важнейший участок борьбы за преодоление зимних трудностей, за то, чтобы железнодорожный конвейер работал без перебоев, ровно и слаженно.

ЛЕДОКОЛ „СЕДОВ“

БАДИГИНУ
ТРОФИМОВУ

Команде ледокола „Седов“.
Приветствуем вас и весь экипаж „Седова“ с успешным преодолением трудностей героического

дрейфа в Северном Ледовитом океане.

Ждем вашего возвращения в Москву.

Горячий привет!

И. СТАЛИН,

В. МОЛОТОВ.

ЛЕДОКОЛ „И. СТАЛИН“

ПАПАНИНУ
БЕЛОУСОВУ

Команде ледокола „И. Сталин“.
Примите нашу благодарность за блестящее выполнение первой части задания по выводу ледоко-

ла „Седов“ из льдов Гренландского моря.

Горячий привет!

И. СТАЛИН,

В. МОЛОТОВ.

ПРОДВИЖЕНИЕ КОЛЬЦЕВЫХ МАРШРУТОВ

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ДЕКАБРЬ

Жюри НКПС по руководству социалистическим соревнованием дорог за быстрое продвижение кольцевых маршрутов объявляет оценку и занимаемые места дорог в социалистическом соревновании за декабрь 1939 года.

Первое место занимает Ташкентская, которая ускорила движение кольцевых маршрутов в декабре против ноября на 164 в.д., достигла средне-суточной скорости 618,5 в.д. при норме 500 в.д.

Второе — дорога им. В. В. Куйбышева.

Третье — Туркесиб.

Четвертое — Томская.

Пятое — Оренбургская.

Шестое — Казанская, седьмое — Пермская, восьмое — Омская, девятое — им. Л. М. Кагановича, десятое — Южно-Уральская.

Дороги им. Л. М. Кагановича и Южно-Уральская значительно

ухудшили движение кольцевых маршрутов. Против ноября эти дороги выполняют установленную скорость движения маршрутов на 50 процентов, на Казанской дороге движение кольцевых маршрутов проходит неудовлетворительно, своевременно не обеспечиваются подменными паровозами вследствие чего маршруты отклоняются в рейс по истечению трех, четырех суток.

Неудовлетворительно обеспечивали движение кольцевых маршрутов на Оренбургской дороге, где среднесуточная скорость маршрутов выполнена на 33,64 процента, особенно недопустимым является массовый заход турных паровозов на межпоездной ремонт, только в декабре заходили на межпоездной ремонт 139 оренбургских паровозов.

М. Олонов — начальник политуправления НКПС.

Товарищи паровозники! Сочетайте кривоносовские скорости и высокую форсировку котла с борьбой за сохранность паровоза, за сохранность каждой его детали!

Водите поезда и ухаживайте за паровозом по-папавински. Помните, что успешное проведение зимы железнодорожным транспортом во многом зависит от паровозников!



ДОСКА ПОЧЕТА

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

Черухина К. Е., беспартийная, станционная смазчица пункта осмотра ст. Новокузнецк. Стахановка. Работает без браков. Отлично производит заправку бункера в зимних условиях. Читает стахановские лекции. Политотделом дороги и Дорпрофсоюзом награждена Почетной грамотой.

Шкурал М. А., кандидат в члены ВКП(б). На транспорте работает с 1934 года. С февраля 1938 года выдвинут на должность сменного вагонного мастера пункта технического осмотра вагонов на ст. Новокузнецк-сортировочная. Инициатор производства укрупненного безотцепочного ремонта вагонов в поездах. Политотделом дороги и Дорпрофсоюзом награжден Почетной грамотой.

Московенко А. Х., дорожный мастер 2 оклота 12 дистанции пути. Ведет активную борьбу за выполнение приказов наркома. Правила технической эксплуатации сдал на отлично. Агитатор. Депутат сельского Совета пос. Сарбала.

Жульдинов В. Е., комсомолец, старший стрелочник, ст. Новокузнецк-пассажирская. Сахановец. Читает стахановские лекции о своих методах работы, держатель Переходящего мандата Политотдела Томской дороги и Подора.

Тихонов Д. И., помощник машиниста Новокузнецкого паровозного депо, комсомолец-папавинец. Активно участвует в общественной жизни депо. За отличную работу несколько раз премировался.



МНОЖИТЬ ОБРАЗЦЫ СТАХАНОВСКОЙ РАБОТЫ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Передовая бригада

Василий Григорьевич Гомжин шесть лет работает в прорабском пункте ст. Усаты. Три года работал грузчиком. Отлично справлялся с работой. Затем его переводят на должность бригадира.

Бригада, руководимая Василием Григорьевичем, долгое время занимает первенство в коллективе пункта. За прошедший 1939 год план погрузки и выгрузки бригадой выполнен на 176 процентов.

Тов. Гомжин отличный командир-организатор. Он неоднократно премирован, от руководства районной Новокузнецкой погрузочно-разгрузочной конторы имеет ряд благодарностей, держатель Переходящего мандата.

Включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, в 1940 году бригада т. Гомжина взяла обязательство: задание выполнять на 200 процентов, сократить простой вагонов под гру-

зовыми операциями на 20 минут.

Надо отметить, что эти обязательства бригада выполняет с честью. За 9 января сменное задание выполнено бригадой на 522 процента, каждый рабочий за эту смену заработал по 59 руб. 21 коп.

Работники грузовой службы должны брать пример с образцовой бригады, руководимой Василием Григорьевичем Гомжиным.

Н. Сакович

О тех кто наносит удар в спину

Вчера по вине машиниста Блинова на ст. Пассажирская произошел грубый брак. В результате, разбит вагон, вышел из строя паровоз, государству нанесен ущерб.

Из-за разгильдяйства Блинова задержано движение поездов.

Машинист Блинов работает на

транспорте не первый год. Ему хорошо известны правила работы зимой, он обязан был в условиях мороза быть особенно бдительным, однако Блинов пренебрег этими требованиями.

За Блиновым числится не один брак, вот почему нельзя

спокойно относиться к этому дезорганизатору способному наносить коллективу, при наступлении на зимние трудности, удар в спину. Дезертирство Блинова с трудового фронта с возмущением оценит каждый честный железнодорожник.

На высоких скоростях

Заключая социалистический договор на одну поездку с диспетчерами, машинисты - папавинцы паровозного депо Новокузнецк, 16 января в сорокаградусные морозы водили поезда на высоких технических скоростях.

Техническая скорость кривоносовского рейса тов. Щербакова составила 37 километров в час.

Машинист-папавинец тов. Лупин в этот день провел поездку со средней технической скоростью 36,4 километра.

Ключанцев.

Три нормы в смену

Суровые морозы не остановили энтузиазма грузчиков Новокузнецка. Стахановцы утроили темпы труда. 15 января передовая бригада т. Кострикова выполнила сменное задание на 301 процент.

Ф. Симанов

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Навести большевистский порядок в партийном хозяйстве

Наша партия всегда уделяла и уделяет большое внимание партийному хозяйству. Ибо только при условии отличной постановки этого дела можно поднять уровень организационной работы до уровня политических задач, поставленных перед партией. Каждый партийный руководитель обязан обеспечить большевистский порядок в партийном хозяйстве. Следить за тем, чтобы правильно велся учет членов и кандидатов партии, четко оформлялись дела по приему в ряды ВКП(б), правильно оформлялись протоколы партийных собраний.

Между тем, некоторые партийные работники Новокузнецкого отделения несерьезно относятся к партийному хозяйству.

Взять например парторганизацию паровозного депо ст. Новокузнецк-сортiroвочная. Здесь нет большевистского порядка в партийном хозяйстве. Вновь избранный секретарь партбюро т. Жучкин второй месяц восстанавливает данные о коммунистах, приводит в надлежащий порядок партийные дела, ему приходится беседовать с каждым коммунистом, сверяться в узловом и городском комитетах ВКП(б), других каких либо учетных данных нет.

Книга учета ведется небрежно — записи сделаны разными чернилами, в них множество помарок. Год рождения коммунистов в книге не отмечался. В большинстве случаев неизвестно какие должности занимают коммунисты. Кандидаты, переведенные в члены ВКП(б), внесены в списки членов партии, но из списков кандидатов не исключены.

С совещания коммунистов и комсомольцев единых смен

На днях узловой партком Сортировки провел совещание коммунистов и комсомольцев единых смен. На совещании обсуждался вопрос об авангардной роли коммунистов и комсомольцев, о роли командиров комплексных бригад.

Выступавшие в прениях товарищи вскрыли ряд недостатков в работе единых смен.

— Существенным недостатком, — заявил тов. Грицман, — является то, что в сменах нет точного плана. Бывают такие случаи, приходишь согласно плану на обработку поезда и узнаешь, что

Так например т. В. Л. Колосов переведен в члены партии еще в апреле 1939 г., а в книге учета числится кандидатом.

Тов. Тугашов уже несколько месяцев состоит в парторганизации Мундыбаш, в книге же учета считается членом парторганизации паровозного депо Новокузнецк.

Не лучше и с протоколами партийных собраний. Хранятся они не оформленными, в черновом виде, написаны неряшливо, а многие простым карандашом, не все протоколы подписаны секретарем и председателем партийных собраний. В протоколах не внесены сведения о количестве присутствующих на собраниях.

Протокол за 15 марта 1939 г. исчерпан вдоль и поперек, в нем нельзя что-либо понять.

В результате несерьезного и небольшевистского отношения к партийному хозяйству, к партийным документам самого партийного бюро, у некоторых коммунистов притупилось чувство ответственности за хранение партийных билетов.

Не редки такие случаи. Когда перед открытием партийного собрания проверяют партийные документы. У некоторых их не оказывается. Почему? Говорят, оставляют на хранение дома. Некоторые наоборот, носят партийные билеты где попало. В результате т. Рязанов потерял кандидатскую карточку.

Надо полагать — партийное бюро паровозного депо все время возмется за партийное хозяйство, воспитает у коммунистов чувство большевистского отношения к партийным документам.

П. Барсукова.

Ухаживать за локомотивом по-папавински

Лекция машиниста-папавинца Новокузнецкого паровозного депо тов. И. Н. Марчукова, на стахановской школе машинистов. Присутствовало 36 человек.

Первые морозы внесли некоторые перебои в движении поездов. Во многом это зависит от паровозников, допускающих остановки в пути, растяжки поездов на перегонах. Некоторые машинисты, не подготовив свои паровозы к зиме, оказались в плену у затруднений.

Как надо водить поезда во время морозов? Что должен делать машинист для образцового кривоносского вождения поездов? Как продлить срок службы локомотива?

На все эти вопросы нам дает ясный и исчерпывающий ответ знатный машинист-орденоносец депо Всполье Ярославской дороги тов. А. П. Папавин в своей недавно опубликованной лекции.

Основное условие для успешной работы зимой — строгое выполнение Правил технической эксплуатации, инструкций и приказов наркома товарища Л. М. Кагановича. Для кривоносца-папавинца, выполняющего все эти требования, не страшны никакие морозы и метели.

Товарищи паровозники, я хочу поделиться с вами опытом папавинского ухода за паровозом № 720-25, на котором я работаю.

Беречь котел, производить продувку на ходу

Бережное отношение к котлу решает успех папавинского пробега, за ним должен быть особый уход. Чтобы сохранить котел, я на своем паровозе строго выполняю все инструкции по уходу за ним. Между промывками систематически пользуюсь антинакипином и, как правило, производжу продувку на ходу при полной форсировке котла. Некоторые товарищи думают, что если продувать котел на ходу, значит можно прекратить продувание на стоянках. Это не верно. Стоянки также надо использовать для продувания котла. В пути мы продуваем котел при максимальном давлении пара и форсировке котла, на стоянках — при давлении в 7—8 атмосфер.

Вместе с тем, я регулярно производжу продувку дымогарных жаровых труб. На промывочном ремонте моя бригада строго следит за промывкой котла и за ремонтом, с тем, чтобы ни одна мелочь не была упущена, ибо мелочь может повлечь к большой неприятности. Не упускаем из своего по-

ля зрения надзор за исправностью кожуха, конуса, арки, колосников и элементов.

Любовный уход за котловым хозяйством обеспечил экономию топлива. В ноябре я сэкономил 7 тонн угля, за 15 дней декабря — 9 тонн и за первую половину января — 7 тонн.

Не забывать о колесных парах

Некоторые паровозники говорят, что большой пробег нельзя достичь из-за мягкости бандажей. Это неверно. Бандажи сделаны из доброкачественной стали и образование проката на бандажах зависит исключительно от нас, машинистов. Чтобы уменьшить прокат бандажей и тем самым увеличить пробег паровоза между обточками, нужно выполнять следующие условия:

а) Не допускать буксования паровоза, своевременно подавать песок и точно знать профиль пути своего участка;

б) Правильно регулировать нагрузку на паровозные оси, не допускать постановку прогнувшихся рессор и рессор чрезмерно жестких;

в) Внимательно ухаживать за буксовыми клиньями, смазывать их для предотвращения заедания;

г) Систематически регулировать буксовые клинья во избежание сильно затянутых и, наоборот, чрезмерно слабых;

д) Умело производить торможение поезда, избегать остановок в пути при пробеге тормозов на ходу.

Заботливый уход за паровой машиной — успех борьбы за здоровый паровоз

Паровая машина — важнейшая часть паровоза, как и другие детали паровоза, она требует внимательного ухода. Благодаря хорошему выполненному ремонту поршневых и золотниковых колец, хорошей смазке их, на моем паровозе кольца прошли 22 тысячи километров. Я убежден и уверенно заявляю, что на этих кольцах мы проработаем до подъема — 60 тысяч километров.

Сальники кинга требуют регулярной хорошей смазки, очистки колец и шайб и смены мягкой асбестовой набивки на каждой промывке.

Крейцкопфные вкладыши мы отесняем через 2—2,5 тысячи пробега, надо учесть, что если этого не делать, то вкладыши не выдержат 6—7 тысяч пробега между промывками.

Для смазки паровой машины нужна исправно действующая пресс-масленка, на нашем паровозе она действует отлично, за ней обеспечен надлежащий уход. Смазку заливаем мы через сетку, предварительно разогрев ее до температуры 50—60 градусов.

Сцепные дышла и кулисный механизм

Сцепные дышла и кулисный механизм на нашем паровозе работают без смены 19 тысяч километров, достигли этого благодаря внимательного ухода. Мы регулярно крепим валики шарнирного соединения. Между промывками стесняем кулисный механизм, не допуская чрезмерной расслабленности, хорошо пропускаем смазку через фитили, смазываем все шарнирные соединения кулисного механизма, а также и дышла. Строго следим за смазкой втулок и подшипников дышел твердой смазкой.

Работать слажено

Наш паровоз находится в хорошем состоянии. Этого мы добились благодаря дружной и слаженной работе всех бригад машины. Мои напарники машинисты тт. Шмаков, Щербаков, также как и я любовно, бережно, по-папавински ухаживают за паровозом.

Мы взяли обязательство сделать пробег до подъема на нашем паровозе № 720-25 в шестьдесят тысяч километров, против нормы 40 тысяч, и не сомневаемся, что взятое обязательство выполним с честью.

Вот мои советы машинистам, как надо в любых условиях работать по-папавински, сохранить машину и продлить срок ее службы.

Письма в редакцию

Нерадивые путеобходчики

Путевой обходчик 11 дистанции пути т. Воронцов плохо смотрит за вверенным ему километром пути, довел свой участок до аварийного состояния.

30 декабря 1939 г. ремонтным рабочим т. Костяшевым был проверен стык за 355 км. оказалось, что из шести болтов только один был на месте, остальные валялись в снегу.

В таком же состоянии участ-

ток у путеобходчика Баженова. Болты ослабли до того, что накладки отходят от рельс.

Дорожный мастер 2 околота т. Бабиков обязал т. Баженова проверить накладки и выявить дефективные, однако т. Баженов это приказание не выполнил.

Пора призвать к порядку нерадивых путеобходчиков.

Спицын.

Не обеспечивают накладками

6 околотов 11 дистанции пути не обеспечен болтами и рельсовыми накладками.

В морозы накладки ломаются, а заменить их нечем.

Дорожный мастер т. Стифен-

ко и начальник дистанции т. Мокротоваров знают об этом, но мер никаких не принимают.

Ушаков — путеобходчик.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.

Закрепим достигнутые успехи

Год тому назад 12 дистанция пути была в числе аварийных. Это вызвало серьезную тревогу в коллективе.

Включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, коллектив дистанции вырастил многочисленную армию стахановцев и ударников.

Стахановцы, путевые обходчики товарищи Сенчилов, Лобастов, Иванов, Харитонов, бригадиры товарищи Калинин, Кочев, Шильков и другие своим личным примером воспитали десятки патри-

тов, борцов за отличное содержание пути.

Сплоченный коллектив вывел дистанцию из отсталых в передовые на дороге. Подводя итоги соревнования за декабрь, руководство дороги присудило Переходящее Красное знамя дороги нашей дистанции пути.

Обсуждая постановление постоянного совещания при начальнике дороги о присуждении 12 дистанции пути Переходящего Красного знамени, стахановцы, ударники и командиры в единодушно принятых решениях приз-

вали весь коллектив дистанции с новой силой развернуть социалистическое соревнование.

Мы обязуемся закрепить достигнутые успехи, — говорится в решениях, — и удержать Переходящее знамя дороги. Стахановской работой к 22 годовщине дня Красной Армии добиться нулевой балловой оценки состояния пути на дистанции и получить Переходящее Красное знамя НКПС.

Кандаков — начальник дистанции.

Стомин — заместитель начальника по политчасти.