

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 80 (596)

27 августа 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

Нарушение Указа— преступление

Прошло два месяца со дня опубликования Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года, который имеет исключительное значение в деле укрепления трудовой дисциплины и мощи нашего Советского Союза.

Работая по-новому закону многие рабочие, коммунисты и комсомольцы нашего отделения дают высокие образцы социалистического труда. Комсомолец т. Вебер, токарь паровозного депо, дает производительность труда до 320 процентов. Тов. Щербаков — машинист дает техническую скорость 44,7 километра при норме 31,8 километра, коммерческую скорость 31,9 кл. при норме 22,4 кл., оборот паровоза 9,4 часа при норме 10,5. Токари вагонного депо сортировки повысили производительность с 234 проц. до 300 проц. Газосварщик Бутухтин дает до 10 норм и ряд других.

Несмотря на высокие показатели большинства коллектива нашего отделения и укрепления трудовой дисциплины, мы также имеем случаи браков в работе, прогулы и опоздания. На отделении после выхода в свет Указа от 26 июня нарушили трудовой закон 84 человека, из них коммуниста 4, комсомольца 24, из которых 16 сделали прогулы.

Все это говорит за то, что в ряде хозяйственных, партийных и комсомольских организаций Указ проводится в жизнь неудовлетворительно. Отдельные партийные, комсомольские организации, в том числе и партийные руководители, не уяснили себе самого главного, что „прогул несовместим со званием члена партии и комсомольца“. Каждый, допускающий прогул, должен быть исключен из партии и комсомола. Здесь не должно быть никакой поправки и прикрытия старыми заслугами. Медлительность в данном вопросе есть преступление перед партией и государством.

На днях кандидат в члены ВКП(б) Денисенко, рабочий школы № 95 ст. Муныбаш, после отпуска прогулял 4 дня, вместо исключения ему дали строгий выговор. Странно то, что на этом собрании был инструктор политотдела отделения тов. Поляков и не дал правильного направления в данном вопросе.

Секретарь комсомольской организации вагонного депо ст. Новокузнецк-сортировочная т. Иглин медлит с обсуждением прогульщиков Сибирякова, который прогулял 24 июля, Кулешова — 23 августа, а секретарь партбюро т. Морозов далек от работы комсомольской организации.

Все это явилось вследствие того, что партийные организации не осуществляют контроля над проведением в жизнь Указа, предоставив его самотеку.

Нет помощи молодым командирам

Л. М. Каганович в своем приказе № 185-Ц призывает железнодорожников вести решительную борьбу с браками и авариями. Нарком еще раз напоминает, что наряду с подготовкой механизмов к зиме надо также готовить кадры людей, ибо только работа с людьми, шефство над отстающими дает большевистские образцы работы.

Но эта простая истина, очевидно, не дошла до глубокого сознания руководителей станции Новокузнецк-сортировочная тов. Чеботарева (нач. станции) и Нечесова (секретарь партбюро). Они занимаются констатацией фактов срыва поездов на планерке, но не оказывают своевременной помощи молодым командирам. Все это характеризуется следующим положением.

В ночь с 23 на 24 августа на планерке был затчен план работы на дежурство. Из этого плана было видно, что работа

большая, требующая четкой команды и продуманности всего технологического процесса.

Маневровым диспетчером — командиром дежурства, вступал молодой рабочий член ВКП(б) т. Елистратов. Тов. Чеботареву следовало обратить самое серьезное внимание на дежурство т. Елистратова и своевременно сказать ему помощь. Но т. Чеботарев, поступил не так. Он не старался предотвратить неполадки в самом процессе работы, а на-завтра, во время планерки, декларативно объявлял о срывах поездов, о всех ненормальностях, требуя от молодого командира объяснение.

Как составитель поездов, от маневрового я должен получать четкую и правильную команду. Это дает возможность быстрее формировать поезд и, тем самым, увеличить оборот вагонов. Из-за нечеткой команды я зря тратил

много времени, также горячее и смазочное паровоза. Хуже того, из-за нечеткой команды мне дважды пришлось из одного порожнего состава подавать вагоны на шахту имени Димитрова, не подготавливая остальных порожняков, в результате в период дежурства в ночь с 23 на 24 августа мы сорвали подачу состава порожняка на завод для груза, увеличив простой вагонов, допустили брак в работе.

Руководству станции надо своевременно оказывать помощь молодым командирам, а секретарю партбюро т. Нечесову контролировать работу не только диспетчера, а также и начальника станции, который, как руководитель предприятия, в первую голову несет ответственность за срыв поездов.

А. Тризна — составитель поездов ст. Новокузнецк-сортировочная.

Не выполняют график движения

На ст. Новокузнецк-сортировочная плохо борются за выполнение наркомовского графика движения поездов, за своевременную подачу порожняка и отправку груза.

24 августа с утра работала вторая смена диспетчера т. Дезюля, которая допустила много нечеткостей в приеме и отправке поездов. В 9 ч. 40 м. утра московского времени со ст. Усаты пришел поезд № 956 с углем для завода. На приемку и сдачу его по норме должны были затратить два часа, но его продержали до 12 часов 55 ми-

нут, т. е. на 1 час 15 минут больше положенного срока.

На вопрос почему задерживается поезд № 956 маневровый диспетчер тов. Дезюля ответил: — Нет паровоза, я тут не при чем.

Оператор тоже не смог выяснить причину задержки, а она объясняется неправильной организацией работы.

Поезд № 804 порожняк, прибыл в 10 ч. 7 минут утра. В 11 часов 5 минут т. Бондарева сообщила о готовности. На осмотр порожняка дано 30 минут, при осмотре оказалось два больных

вагона, их надо было немедленно выбросить. Началась суетня и безрезультатные телефонные звонки в будку осмотра. Время шло, а порожняк простоял. Маневровый диспетчер вел длинные разговоры о выброске больных вагонов. Через час наступило затишье. Люди облегченно вздохнули, порожняк на ст. Кандалеп был отправлен в 11 ч. 55 минут утра с опозданием на 1 час 18 минут.

Приходится возмущаться, что работники движения ст. Сортировочная к простоям относятся равнодушно.

Михайлова.

Решительней бороться с браками

Бригада рабкоров, организованная редколлегией стенгазеты „Красный вагонник“, проверила, как обстоит дело с браками в цехе среднего ремонта Новокузнецкого вагонного депо.

Выявлено, что здесь нет решительной борьбы с браками и бракоделами, что Указ от 10 июля 1940 г. и приказ наркома 185-Ц до конца не реализуются.

Имеются такие факты: в вагоне № 667539 вместо угольников были поставлены пластины. Работу пришлось переделывать. В другом вагоне поставили обшивку, не произведя другую, более необходимую работу. Обшивку пришлось снимать. Получилась лишняя трата времени и денег.

В вагон № 1097628 была поставлена бракованная средняя балка.

Выявлены рваческие действия отдельных рабочих, которые, пользуясь безконтрольностью со стороны администрации цеха, производили незаконную приписку денег в своих нарядах. Например, плотник Чирков 9 августа приписал себе в наряде 16 рублей, а 10 августа — 2 р. 70 к. 21 августа Чирков и Архипов вновь приписали в наряде 12 рублей. Все это прошло им безнаказанно.

Странно ведет себя мастер цеха Антонов, не принимающий мер к бракоделам. Очевидно, забыл т. Антонов, что за брак в первую очередь отвечать будет он.

П. Шумилов.

Новокузнецкие Маниловы

В уставе ВКП(б) говорится, что каждый член партии должен строго соблюдать трудовую и государственную дисциплину, овладевая техникой своего дела, непрерывно повышая свою производственную и деловую квалификацию.

Коммунист проверяется прежде всего на работе: у станка, на паровозе, за диспетчерским пультом, в осмотре вагонов. Не может быть терпим ни один факт, когда коммунист, член правящей партии советского общества, в своем производственном обязанностям относился бы бездушно, допускал браки в работе, делал прогул на производстве.

Коммунист-прогульщик, коммунист-бракодел, который является нарушителем государственной и партийной дисциплины, не достоин пребывания в рядах партии. Это понимает подавляющее большинство членов нашей великой партии. Коммунисты возглавляют творческий подъем масс во всех отраслях народного хозяйства. Однако, есть факты, когда отдельные коммунисты нарушают

Указы от 26 июня и 10 июля 1940 года, относятся к работе безответственно, нерадиво, антигосударственно. В то-же время имеет место такое положение, когда некоторые партийные организации к разрешению вопроса о коммунистах-прогульщиках и бракоделах подходят с небольших позиций, пытаются выгородить прогульщика или бракодела только потому, что он имеет партийный билет и, что дескать, раньше он работал хорошо, ну ошибся, в дальнейшем выправиться...

В парторганизации паровозного депо ст. Новокузнецк-сортировочная трудовая дисциплина среди коммунистов не блещет. Недавно член ВКП(б) Бутин поджог паровоз № 738-14. Обсудили на партбюро, вынесли строгий выговор, тогда, как Бутин и ранее имел браки в работе и также получал выговоры.

Член ВКП(б) машинист Лупин — „рекордсмен“ по бракам: 17 апреля допустил свалку паровоза на стрелках, 20 апреля — расплавление буксового под-

шипника, 20 мая — расплавление центрального подшипника, 25 мая — растяжка с поездом, 4 июля расплавление центрального подшипника. Партбюро органичилось тем, что дало бракоделу выговор.

В парторганизации вагонного депо Новокузнецк-сортировочная осматривать вагоны — кандидат ВКП(б) тов. Тронь допустил брак, поездной мастер — член ВКП(б) т. Спесюк нарушил Правила технической эксплуатации. Печеницын 20 августа допустил брак — был отцеплен вагон по горению буге на ст. Сарбала. На партбюро еще не разбирали. Браки допустил и кандидат ВКП(б) Федоров, однако и о нем еще не стоял вопрос на партбюро.

24 августа 1940 года коммунист Курочкин допустил брак, изготовив пол короче чемлагается. Вместо того, чтобы принять меры к бракоделу, секретарь партбюро т. Морозов говорит: „Какой это брак, тес пойдет на другие вагоны“.

В этом сказалась недалекость партийного руководителя, его беспринципное, покровительское отношение к людям, к людям, порочащим своей плохой работой парторганизацию. Таким об-

разом т. Жучкин и Морозов уподобились таким партийным руководителям о которых „Правда“ говорит:

„Там где партийными организациями руководят Маниловы, там вокруг прогульщиков — коммунистов и бракоделов не создается должного общественного мнения, резко и решительно осуждающих их поступки. В таких организациях не редко можно встретить людей, которые производственную работу ставят на второй план, предпочитают говорить о ней „в общем и целом“ на собраниях и заседаниях“.

В СССР уничтожена эксплуатация человека человеком, все работают для народа, для государства, для общества, для своего счастья и счастья своих детей. Вот почему бездельники и тунеядцы возмущают в советском обществе негодование и возмущение.

Партийные организации не должны делать промедления — надо в каждом отдельном случае быстро, оперативно реагировать, не давая никакой поправки нарушителям партийной и государственной дисциплины.

К. Дмитриев.

ПРИМЕРНАЯ ПАМЯТКА

бригадам массовой общественной проверки хода подготовки к зиме

Общественные бригады повсеместно и глубоко проверяют исполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня: как организована борьба за полную ликвидацию прогулов и опозданий; анализ случаев прогулов и опозданий; случаи либерального отношения к прогульщикам и дезорганизаторам производства.

Бригады подробно знакомятся с состоянием трудовой дисциплины, проверяют укомплектование рабочего дня, состояние учета явки и ухода с работы; произведено ли сокращение штата, как укомплектованы единые смены, осуществляется ли трехсменный график работ; разработаны ли в соответствии с Указом нормы и расценки, не допущены ли извращения при переходе на новый порядок труда и т. д.

Бригады также проверяют, как выполняется Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля с. г. об ответственности за выпуск недоброкачественной продукции.

Паровозное хозяйство

Бригады проверяют:

1. Как реализуются в паровозных депо, отделениях Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года и приказы наркома товарища Л. М. Кагановича №№ 19-Ц, 20-Ц, 231-Ц, 83-Ц, 78-Ц и 132-Ц.

2. Знание Правил технической эксплуатации, инструкций по сигнализации, движению поездов в точном соответствии с требованиями приказа № 185-Ц, а также знание инструкции по работе в зимних условиях; сдаче испытаний по ПТЭ и на классность машинистов.

3. Как внедряются в депо передовые, стахановско-кривошеинские методы (шефство над молодыми машинистами, впервые работающими в зимних условиях; стахановские школы; гарантийные путевки комплексных бригад на высокий межпромысловый и межподъемный пробег локомотивов; работа колесных пятисотников).

4. Работу заготовительных цехов. Особое внимание бригады обращают на качество изготавливаемых деталей в соответствии с требованиями Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года; как организован технический контроль.

5. Подготовку к отоплению паровозов, цехов (ремонт зданий, экипировочных устройств и т. д.).

6. Качество ремонта прессмасленок, воздушных насосов, сальников, инжекто-

ров; состояние инструмента в комплексных бригадах и на паровозах, исправность сигналов.

7. Организацию труда в комплексных бригадах (расстановка рабочей силы, наряд-заказ, культурное состояние и подготовка рабочего места и т. д.).

8. Какие технические и предупредительные меры принимает руководство депо к ликвидации брака в работе паровозных и комплексных бригад: глубоко ли анализируются и изучаются причины обрывов, растяжек поездов, меры общественного и административного воздействия на бракоделов.

9. Экономия топлива в депо и на паровозах (применение опыта паровозников Амурской дороги; оборудование паровозного парка прибором Власенко; использование заменителей топлива — изгари, опилок и т. д.).

10. Состояние тракционных путей.

11. Контроль за выполнением технологического процесса на тепловой промышленности.

12. Как организована строенная езда на паровозах.

13. Работу хозрасчетных паровозов и цехов.

Служба движения

Бригады проверяют по каждому кол-лективу:

1. Реализацию Указа от 26 июня с. г. и приказов наркома №№ 100-Ц, 83-Ц и 132-Ц.

2. Разработку мероприятий по обеспечению безопасного движения поездов в соответствии с приказом № 185-Ц.

3. Как организована повторная проверка знаний ПТЭ, должностных инструкций и приказов наркома; анализ грубейших нарушений ПТЭ и графика движения поездов.

4. Внедрение передовых методов эксплуатационной работы («станционная марка», красноско-кожухаревское формирование поездов, организация движения поездов по методу диспетчеров тт. Максимова и Водважко, работа стахановских школ по профессиям).

5. Состояние стрелочных постов, стрелочных переводов, крестовин, наличие и состояние инструмента, сигналов; всюду ли имеются выписки из технико-распорядительного акта и все ли стрелочники знакомы с ними.

6. Подготовку станционного хозяйства к зиме (служебные здания, пакгаузы, подездные пути, очистка территории станции и станционных путей).

7. Систематически ли проводится анализ работы за сутки на отделениях и станциях.

8. Как организован инструктаж работников в соответствии с приказом № 206-Ц (пункт 3).

9. Как организована и проходит техническая учеба по изучению ПТЭ.

10. Как осуществляет начальник станции контроль за работниками, связанными с движением поездов. Прием и отправление поездов в соответствии с §§ 397, 406 ПТЭ, приказа № 380-НЗ и распоряжения № 1294-ЦЗ.

Вагонное хозяйство

Бригады проверяют:

1. Реализацию Указа от 26 июня с. г. и приказов наркома №№ 100-Ц, 83-Ц, 231-Ц и 132-Ц.

2. Соблюдение технологического процесса ремонта и осмотра вагонов (приказы №№ 68-Ц и 83-Ц).

3. Обеспечение трехсуточным запасом деталей, инструментом, состояние стелажей и т. д.

4. Внедрение передовых методов ремонта (укрупненный, безотцепочный ремонт по методу тов. Лыкова, гарантийные путевки, отправление поездов без утечки воздуха и смазки, ремонт рычажной передачи и т. д.).

5. Работу вагоноремонтных пунктов и депо. Особое внимание бригады обращают на качество ремонта в соответствии с требованиями Указа от 10 июля с. г.

6. Подготовку буксосмазочного хозяйства (наличие смазки, обтирочных материалов, баков, приспособлений для слива смазки и другого оборудования; постройка новых и ремонт существующих мазутохранилищ).

7. Укомплектован ли штат работников ведущих профессий и цехов, а также машинистов компрессоров.

8. Подготовку тормозного хозяйства (наличие резиновых рукавов, колец, ремонт компрессоров, воздухопроводной сети).

9. Подготовку к зиме служебных зданий, цехов (ремонт их, отопление).

10. Состояние колесного хозяйства (качество, учет, запас).

11. Состояние измерительного инструмента — общего и личного пользования.

12. Состояние механического оборудования, особенно подъемных приспособлений.

13. Состояние борьбы с браком в работе и авариями (расследование случаев брака, разбор их на совещаниях, привлечение к ответственности бракоделов, предупредительные меры и т. д.).

Путевое хозяйство

Бригады проверяют:

1. Реализацию Указа от 26 июня с. г. и приказов наркома №№ 79-Ц, 231-Ц, 83-Ц, 185-Ц, 202-Ц, 206-Ц и 132-Ц.

2. Текущее содержание пути: наличие и выполнение декадных графиков по текущему содержанию пути, выполнение планового ремонта пути и стрелок, подготовка и сдача стахановских километров, выполнение программы по смене и реконструкции скреплений и шпал, выявление и смена остродефектных рельсов, накладок.

3. Постановку кривых по хордам, стрелочных переводов по эппюрам и ординатам, отмена длительных предупреждений.

4. Содержание и ремонт искусственных и водоотводных сооружений (мосты, трубы, путепроводы, кюветы, лотки, канавы, очистка и подготовка водоотводов и т. д.).

5. Подготовку к водоборьбе: готовность снегоочистителей, состояние снегоборочных машин, обеспеченность лопатами, кирками, ломом, коробами, колыями, обеспечение наиболее заносимых участков средствами снегозащиты; заключение договоров с колхозами на участие в снегоборьбе; подготовка общежитий, кухонь, конюшен, составление оперативных планов по снегоборьбе; очистка территории станций от материалов, мусора и шлама.

6. Обеспеченность переносными сигналами, сигнальными принадлежностями.

7. Как организована техническая учеба, передача стахановского опыта отстающим.

8. Состояние путевых знаков.

Сигнализация и связь

Бригады проверяют по каждой станции:

1. Выполнение Указа от 26 июня с. г. и приказов наркома №№ 90-Ц, 83-Ц, 132-Ц и 185-Ц.

2. Состояние технической учебы.

3. Качество ремонта устройств СЦБ и связи в соответствии с требованиями Указа от 10 июля с. г. Состояние большого хозяйства, действие централизованных стрелок; обеспеченность запасными частями.

4. Видимость сигналов и их состояние (семафоры, светофоры, предупредительные диски).

5. Состояние аккумуляторного хозяйства и помещений.

6. Подготовку стрелочной, диспетчерской и путевой связи.

Школа рентабельной работы

Производство и деньги

Лекция главного бухгалтера отделения
И. И. Мостович

(Продолжение. Нач. см. в № 79 от 23 августа 1940 г.)

А при слаженной и четкой работе, при большевистском отношении к труду всех работников транспорта, начиная со стрелочника и кончая начальником по отделению и начальником дороги, можно добиться полной ликвидации простоев вагонов и прекращения разбазаривания государственных средств. Немалую роль в этом играют бухгалтерские ра-

ботники. Надо их привлекать к этой важной работе, ставя не только обязанностью бухгалтерии отвечать за учет материальных ценностей и начисление зарплаты, как это привыкли думать некоторые хозяйственные и политические руководители отделения, а требовать от них полной ответственности за всю финансовую деятельность производства, за его рентабельность.

График — зеркало всей работы

На нашем отделении нет настоящей борьбы за график. Руково-

дители отделения нередко еще либеральничают с людьми, допуска-

яющими нарушение графика, не привлекают их к материальной, а также и моральной ответственности. В коллективе отделения до сих пор еще со стороны отдельных работников наблюдается расхлябанность, несерьезное отношение к исполнению своих обязанностей.

Поэтому неслучайно проследование поездов по графику составляет всего лишь 89,6 процентов. Насчитывается 27000 часов простоя паровозных бригад, 30—50 процентов из которых можно смело отнести за счет расхлябанности в работе, недостаточной регулировки работы паровозных бригад со стороны паровозного депо. Или, за 6 месяцев — 5970 часов просидки кондукторских бригад! Чем это вызвано? Недостаточно четкой работой диспетчерского аппарата.

До сих пор на отделении имеются расхождения между графиком и блокировочным журналом. Записи причин просидки кондукторских бригад, непроизводительных простоев паровозов, составов и по вине вагонников по графику или книге диспетчерских приказов производятся от случая к случаю, или совсем не производятся. Следовательно, сотни тысяч рублей летят на воздух неизвестно по чьей вине. А анализ графиков, производимый после смены, никаких результатов не дает, так как он проводится без участия руководителей вагонного и паровозного участков, поездных мастеров и даже без начальников станции Новокузнецк-сортировочная и пассажирская.

Группа анализа, получив график исполненного движения, не имеет возможности полностью проанализировать такой график, так как он является недовершенным до конца, в нем недостаточно отражены те основные причины срыва поезда или его задержки, не указываются конкретные виновники срывов и задержек. А раз нет конкретных виновников, раз они не привлекаются к ответственности, то, естественно люди, отвечающие за тот или другой участок, не чувствуют ответственности, расхаживают, забывают о графике.

Окончан. см. в сл. номере

Зам. редактора Д. КАРМАНОВ