

# МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 86 (602)

10 сентября 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

## Важнейшее условие подготовки к зиме

Зима не за горами. Сейчас самое ответственное время подготовки к ней.

Лазарь Моисеевич Каганович в приказе 185 дал ясные установки — готовить прежде всего людей, еще раз проверить их боеспособность. Вот почему несколько не умаляя необходимость тщательной подготовки техники и помещений, первоочередной задачей является проверка и подготовка людей.

Первым определением готовности к зиме является отличное знание Правил технической эксплуатации. Тот, кто их не знает и нарушает, не может быть надежным бойцом армии железнодорожников, тот способен подвести нас в любое время.

Так оценивая подготовку людей надо прямо сказать, что мы к зиме готовимся еще слабо. На отделении еще имеются нарушения трудовой дисциплины. Остаются попрежнему высокие количество браков.

Законно поэтому вызывает тревогу задержка в проверке знаний Правил технической эксплуатации людей, связанных с движением поездов.

Возьмите паровозное депо Новокузнецк. В прошлую зиму среди машинистов имелись отъявленные нарушители Правил технической эксплуатации. Уже это обязывало командиров депо проверить кадры и иметь ясность на кого нельзя положиться в зимних условиях. Но ничего подобного не сделали в депо. Нисколько не лучше и в Новокузнецком вагонном участке.

Где, как ни в отделении движения требуется особо настойчиво подойти к проверке знаний Правил технической эксплуатации. Но здесь кроме начальника отделения даже никто не знает кому предстоит сдавать зачеты.

Странно также отношение к подготовке кадров, инженеров по безопасности движения поездов. Их слово должно быть веским в определении готовности человека к зиме, они должны знать, кто исправился, кому нельзя доверять движение поезда. На самом же деле эти ответственные инженеры превратились только в расследователей браков, к тому же не имеющих своего мнения о людях.

Инженерам по безопасности движения поездов Новокузнецкого паровозного депо тов. Колесникову и отделению движения тов. Бучневой не известно даже сколько человек должны сдать зачеты по Правилам технической эксплуатации. Не присматривались они хорошо и к тем кто делает браки.

Такое положение дальше терпеть нельзя. Интересы равномерной работы транспорта, образцовой работы в зимних условиях требуют чтобы, на нашем отделении не было ни одного не знающего или путающего Устав движения поездов. Без этого нельзя успешно двигаться вперед, нельзя говорить о серьезной подготовке к зиме.

## Навстречу XXIII годовщине Великой Октябрьской Революции

### Поезд идет „Экспрессом“

9 сентября поездной диспетчер т. Лисин организовал скоростное продвижение поездов.

С машинистом т. Талпыгиным и главным кондуктором т. Симиним диспетчер заключает социалистический договор на проследование со скоростью «Товарного экспресса» поезда № 992. Поезд успешно проследовал до места назначения. Диспетчер т. Лисин обеспечил быстрое продвижение, паровозная бригада высокую скорость.

Поезд прибыл значительно раньше графика с коммерческой скоростью в 39,3 километра в час.

Товарищ Лисин показал хороший пример. Наши диспетчеры имеют опыт скоростного продвижения поездов, надо надеяться, что за т. Лисиним последуют остальные диспетчеры.

**А. Козелл** — диспетчер-графист пятого отделения.

### Ширится соревнование диспетчеров

В последние дни отделение набирает темпы. 8 сентября перевыполнен общий план погрузки, при чем сверх плана отправлен 41 вагон угля.

Заслуженно следует отметить стахановскую работу смены дежурного по отделению Котельникова и поездного диспетчера Шипачева. Они хорошо развезли и сдали местный груз в первой половине суток. Не уступила и вторая смена дежурного по отделению Бровориченко и поездного диспетчера Дейнего. Своевременная развозка местного груза и скоростная выгрузка обеспечили успех.

В эти сутки решающая станция Усаты погрузила сверх плана 75 вагонов угля. Маневровые диспетчеры тов. Коростелев и Фесько показали пример вы-



12 лет машинист паровозного депо Усаты П. К. Вычегжанин работает без брака и нарушений дисциплины. Правительство удостоило его высокой награды — медалью „За трудовую доблесть“. На снимке — тов. П. К. Вычегжанин.

### 680 процентов нормы

Кузнец паровозного депо Сортировочная Ф. С. Волков в августе получил большой заказ на изготовление противоугонов. По норме на каждый противоугонолагается 57 минут, стоимость его — 1 р. 26 коп.

Учтя, что заказ большой и на его выполнение потребуется много времени, коммунист т. Волков решил рационализировать процесс работы. Он сконструировал специальный штамп и в первый же день при помощи этого штампа изготовил 60 противоугонов.

С тех пор т. Волков ежедневно дает 60 противоугонов, почти в 7 раз перевыполняя норму выработки.

**Я. Жучкин** — секретарь партбюро паровозного депо.

### Высокая производительность токаря Н. Р. Шабалина

Замечательные образцы высокой производительности показывают стахановцы вагоно-ремонтного пункта Усаты. Новый трудовой порыв они ознаменовывали небывалой до этого производительностью труда.

Токарь банджик кандидат ВКП(б) Николай Романович Ша-

балин до Указа Верховного Совета от 26 июня выполнял по две, две с половиной нормы, со времени Указа его постоянной производительностью стало — 300 проц. 3 сентября Николай Романович достиг нового совершенства, выполнив план на 380 проц.

**А. Шапкин.**

### Благодарность начальника дороги

В Международный Юношеский День начальник Томской дороги объявил благодарность помощнику начальника Новокузнецкого политотдела по комсомолу тов. И. Н. Шкармунину за организацию комсомольцев и молодежи на выполнение приказов наркома.

Вынесена также благодарность помощнику начальника ст. Усаты В. А. Сальникову.

**А. Филиппович.**

### СОВЕЩАНИЕ ДИСПЕТЧЕРОВ

8 сентября в отделении состоялось совещание диспетчеров. Совещание обсудило задачи коллектива в разрывании соревнования.

Совещание приняло решение обратиться к железнодорожникам отделения организовать соревнование за ликвидацию задолженности в погрузке к XXIII годовщине Октября.

## ЗА РУБЕЖОМ

### Эвакуация Трансильвании

БУХАРЕСТ, 8 сентября. (ТАСС). Официально сообщается, что 3 зона Трансильвании, переходящая к Венгрии, эвакуирована румынскими войсками.

### В Северном Китае

На севере провинции Хэнань китайские войска наступают вдоль Байпин-Ханькоуской железной дороги.

В провинции Шаньси китайцы атакуют японские гарнизоны вдоль Чжэцзин-Тайюаньской железной дороги.

### В Южном Китае

В районе Чжуншаня, южнее Кантона, происходят бои между

### Арест Даладь, Рейно и Гамелена

БЕРЛИН, 7 сентября. (ТАСС). Информбюро сообщает, что Даладь, Рейно и Гамелен арестованы и заключены в замок вблизи Рима.

### Военные действия в Китае

японцами и восставшими войсками марионеточных властей.

Китайские партизаны проникли в Кантон и подожгли японские казармы и отступили к своим базам.

### В Центральном Китае

На юге провинции Цзянсу китайскими войсками на северном берегу реки Янцзы занято несколько пунктов. (ТАСС).

### Арест Мандела

БЕРЛИН, 8 сентября. (ТАСС). Информбюро передает, что в Виши официально сообщено, что арестован бывший французский министр Мандель.

### Румыно-Болгарское соглашение о передаче Южной Добруджи

Информбюро сообщает, что в Крайове подписано Румыно-Болгарское соглашение о передаче Южной Добруджи Болгарии. Речь идет о областях Калиакра, Дуростор и городами Добрич, Селистра, Тутракан, Балчик и Каварна. Болгария отходит территория в 7726 квадратных километров с населением 378 тысяч человек. Вместе с Южной Добруджей территория Болгарии составит свыше 1010 тысяч квадратных километров.

### Французский Индо-Китай принял японские требования

НЬЮ-ЙОРК, 7 сентября. (ТАСС). Агентство Юнайтед-Пресс передает, что власти французского Индо-Китая приняли японские требования, включающие предоставление Японии права транзита войск и создания авиационных баз и размещения гарнизонов вдоль железных дорог.

### Прибытие американских эсминцев в Канаду

ЛОНДОН, 8 сентября. (ТАСС). Газета „Дейли телеграф энд морнинг пост“ сообщает, что в один из портов Восточной Канады прибыла первая партия американских эсминцев, передаваемых Англии. Вчера произошла церемония спуска американского флага и поднятия английского флага.

*„Опыт прошлых лет показывает, что зимние затруднения в перевозках происходили из того, что дороги начинали готовиться к зимним условиям в момент, когда наступила зима“.*

(Из речи тов. Л. М. Кагановича).

## Энергичнее готовиться к зиме

Призыв болотнинских железнодорожников „По-большевистски подготавливать все участки дороги к зиме“ рабочие и служащие вагоно-ремонтного пункта ст. Усаты одобрили и организовали бригады общественной проверки подготовки к зиме.

Бригады выявили много недостатков, которые мешают обеспечить своевременную подготовку к зиме.

В цехе среднего ремонта, поломаны двери, рамы не застеклены, крыша протекает, нужен капитальный ремонт. Руководители участка учли замечание бригад. Сейчас во всех цехах приступили к ремонту. В цехе среднего ремонта отремонтированы двери, починены пол и крыша. в механическом цехе производится побелка, помещение пункта технического осмотра к зиме готово полностью. Не готово еще помещение мазутохранилища, здесь не застеклены окна.

Участок имеет большие возможности обеспечить себя запасными частями за счет сбора и ремонта брошенных, но годных частей. Но это не организовано. По линии и на дворе вагоно-ремонтного пункта можно найти немало годных, требующих ремонта деталей. Участок имеет на зиму достаточное количество смазки, гарантирующее бесперебойную работу в зимнее время. Не обеспечен участок спецодеждой, на складах имеется 80 комплектов теплой спецодежды и 95 пар валенок, в то время, как предстоит обеспечить спецодеждой 258 человек.

Учитывая уроки прошлой зимы, руководители вагонного участка уделяют большое внимание подбору кадров. Штат осмотровщиков слесарей, пролазчиков, полностью укомплектован. В августе организовано 5 стахановских школ, в которых обучается 68 человек.

На участке приступили к проверке знаний железнодорожниками Правил технической эксплуата-

ции. Зачеты должны сдать 205 человек. К испытаниям приступили. Отлично сдали зачеты мастер тов. Журиков и приемщик воздухопроводителей тов. Гринцов. Однако проверка знаний организована плохо. Сдали зачеты незначительное число рабочих. На лучшую сдачу зачетов не поднят коллектив, не организовала политического обеспечения испытаний партийная организация.

Коллектив участка поставил задачей получить паспорта готовности к зиме. Для этого необходимо еще с большей энергией готовиться организованно встретить зиму. Бригады общественной проверки помогли командирам вскрыть не мало недостатков, их следует немедленно устранить, мобилизовать на подготовку к зиме весь коллектив, тогда только будет возможность связать — участок готов к зиме.

**И. Комарицын, Мичурин, Яценко.**

## ЗАБЫЛИ ПРОШЛЫЕ УРОКИ

В вагонном участке ст. Новокузнецк-сортiroвочная из 31 объекта по 26 объектам из-за неразворотливости командиров оттянуты сроки подготовки к зиме. Так, например: ремонт крыши Новокузнецкого депо и остекление фонарей сборного цеха отложено до 10 сентября. До сего времени не приступили к ремонту ворот депо.

Мазутохранилище на пункте технического осмотра и в депо готово, но еще не сдано. Концепропечная все еще не отштукатурена и не устроен сток для воды. Во время дождя вода уходит в мазутохранилище. Мастера тт. Ивашкин и Григорьев не приняли мер к ускорению ремонта. Так обстоит в участке с подготовкой помещения, но еще хуже с подготовкой кадров.

Начальник дороги в приказе о подготовке к зиме обязывает особо уделить внимание проверочным испытаниям по Правилам технической эксплуатации. На участке же по этому вопросу ничего не делается. К проверке знаний Правил технической эксплуатации еще не приступили. Не ведется работы и с теми, кто отставал в прошлую зиму. Руководители участка в депо, видимо, не извлекли уроков из ошибок в декабре прошлого года, когда не проверенные ими люди нанесли аварией поражение участку.

Неблагополучно также с подготовкой к зиме инструмента. У рабочих пункта технического осмотра инструмента не хватает, а имеющийся находится в беспорядке. Так, из имеющихся 8 домкратов исправных только 4,

тем не менее вагонный мастер тов. Бондырев считает положение нормальным.

В этом году участку разрешили строить новый дом из средств директорского фонда. Летом вырыли котлован и на этом успокоились. Инженер тов. Гусев, которому поручено руководство стройкой, ежедневно ходит к начальнику приема и увольнения тов. Комарову, требуя выделить ему людей на строительство, но помощи не получает. Из обещанных для строительства 30 человек, работают только 8, а в то же время тов. Комаров везде глаголит, что на участке по штату 100 лишних рабочих.

Как видно, руководители участка полагают — зима подождет, пока мы развернемся.

**П. Шумилов.**

Проверяем выполнение Указа от 26 июня

## Халатность-ли?

На днях, в номере 84 нашей газеты, был помещен материал о покровительстве со стороны начальника отделения т. Топорченко и его заместителя по найму и увольнению Пудина прогильщике Смышляевой.

Факты — упрямая вещь, не будет же Топорченко „ломиться в открытые ворота“. На собрании актива управления отделения Топорченко счел нужным заявить, что критика о покровительстве Смышляевой правильная.

Но проходят дни, а прогильщика Смышляева не привлекается к судебной ответственности. Наконец, прокурор отделения письменно предлагает немедленно передать дело Смышляевой в суд. Даже требование прокурора не заставило Топорченко беспрекословно выполнить Указ.

Временно исполняющая обязанности начальника приема и увольнения отделения Плеханова объясняет задержку передачи дела в суд халатностью. О какой халатности может идти речь? Совершенно очевидно, — признавая ошибки, покровители прогильщиков продолжают гнилую и антинародную практику.

**Г. Петров.**

## В управлении отделения нарушают трудовую дисциплину

Бригада женщин проверила выход на работу работников отделения. Здесь выявлено не мало фактов нарушения Указа от 26 июня 1940 года. Учет явки на работу не организован, хотя для видимости и имеется табельная доска.

Тов. Иголкин, например, пришел в этот день на работу и просит номер у секретаря отделения. Мы заинтересовались почему же у него нет номера.

— Мне брать номер не обязательно, — ответил т. Иголкин.

Или еще примеры: линейный помощник начальника грузовой службы т. Нечитайло совсем не имеет номера. Бухгалтер т. Тайлаков, работая временно на ст. Пассажирская, вовсе не докладывает о явке на работу. Комсомолка Плеханова, на днях, являясь на работу с опозданием на 15 минут.

В отделении имеется табельщик Медведев, он целыми днями изнывает от безделья. Необходимо немедленно же поднять на должную высоту дисциплину в управлении отделения.

**Легкова, Иванова  
М. Савченко.**

## Сон на посту — преступление

Ночь. Тишина. У магазина № 141 на Сортировке никого не видно. Подходим к самой двери. Никто нас не останавливает. Где же сторож? Прислушиваемся к звукам. Да это же храп спящего человека! Разгадка ясна — сторож спит. Стучим в дверь. Через некоторое время дверь открывается. В ней появляется всклокоченная голова сторожа Царькова. Засыпанным голосом он спрашивает, кто мы и зачем пожаловали. Так спокойно и спрашивает... Что бы ему ответили воры?

На посту у торговой базы так же никого не оказалось.

Минут 20 ждали, не появится ли сторож. Пришлось все же его разыскивать. И только после тщетных поисков Ланкина нашли спящим.

У магазинов №№ 144, 140 и у овощехранилища сторожа тт. Двинянин, Куликов и Казаков оказались очень словоохотливыми людьми. Прямо диву даешься — говорят, говорят без умолку. И ни то, чтобы спросить документы, нет, у них это не заведено. А не мешало бы знать меру, да не забывать — за сон на посту, за поостороннюю болтовню, карают по закону.

**Пушкарева, Шатохин,  
Крючков, Лесных, Дудко.**

## Школа рентабельной работы

### График — зеркало всей работы

Лекция гл. бухгалтера отделения И. И. Мостович (Продолжение. Начало см. в № 79, 80, август 1940 г.)

В прошлом номере я говорил, что система диспетчерской отчетности не дает возможности учесть материальные потери.

И в самом деле. Попытки получить от главного диспетчера отделения сведения, о том сколько же простояли составы, паровозы по вине вагонного, паровозного участков или движения и сколько было задержек составов на перегоне и паровозов на контроле — не увенчались успехом. Все это нигде не отражается. А ведь это, по существу, — сотни тысяч рублей разбазаренных денег!

Достаточно сказать, что каждый час задержки или простоя паровоза стоит 25 рублей, а состава из 60 вагонов — 95 рублей в час, чтобы убедиться какой огромный убыток терпит наше отделение, имеющее тысячи часов непроизводительных простоев.

График исполненного движения надо сделать предметом самой высокой важности, чтобы в нем, как в зеркале, были отражены все исчерпывающие сведения о работе каждого, даже самого маленького, участка транспорта, чтобы в нем были указаны конкретные виновники срыва графика, бравады и разгильдяйства производства.

Наряду с этим необходимо повысить роль группы анализа, укомплектовать ее опытными и ответственными работниками. Необходимо также усилить значение старших бухгалтеров хозяйств, посвящать их во все производственные вопросы, а не относиться к ним, как к второстепенным работникам.

Для того, чтобы ликвидировать разбазаривание государственных средств и добиться четкой рабо-

ты всех звеньев транспорта необходимо на графике исполненного движения и в книге диспетчерских приказов точно, в отдельности по каждому поезду, в случае его проследования не

по графику, отмечать конкретных виновников службы и лица, а также часы задержки. Для точного контроля я предлагаю вести учет по следующим формам:

### 1. Ведомость проследовавших поездов не по расписанию

| Дата | № поездов | Часы простоя        |                   |                   |                | Конкретные причины | Виновники |    |    |    |        |
|------|-----------|---------------------|-------------------|-------------------|----------------|--------------------|-----------|----|----|----|--------|
|      |           | В ожидании паровоз. | По ремонту вагона | По ремонту вагона | Прочие причины |                    | ДН        | ВЧ | ТЧ | ТН | Прочие |
|      |           |                     |                   |                   |                |                    |           |    |    |    |        |

### 2. Ведомость непроизводительного простоя паровозов и электровозов (кроме паровозов, находящихся под составами)

| Дата | № поездов | Часы простоя |          |             |                | Причины | Виновники |    |    |    |        |
|------|-----------|--------------|----------|-------------|----------------|---------|-----------|----|----|----|--------|
|      |           | Под сост.    | До сост. | На контроле | Прочие простоя |         | ДН        | ВЧ | ТЧ | ТН | Прочие |
|      |           |              |          |             |                |         |           |    |    |    |        |

1) и 2) ведомости, должна вести группа анализа из графиков исполненного движения и книги диспетчерских приказов.

Необходимо, чтобы на основании этих ведомостей начальник отделения, начальники паровозной и вагонной служб, энергоучастка и т. д. производили разбор графика за каждый прошедший день, с обсуждением конкретных виновников нарушения графика.

Все виновники срывов поездов с графика, как отдельные лица, так же и службы, должны нести не только моральную, но и материальную ответственность в размере причиненного предприятию убытка. Надо предоставить руководителям хозяйств право взыскивать стоимость нанесенного убытка или же налагать дисциплинарное взыскание вплоть до отдачи под суд.

Только такая постановка борьбы с нарушениями графика даст должный эффект, ибо каждый работник будет чувствовать, что за свою недобросовестную работу он несет личную материальную ответственность.

(Окончание следует)

Ответ. редактор  
**Г. Худяков.**