

Освоить электровозную откатку, использовать в действии весь парк машин, поднять их производительность

Шахтного коня сменил электровоз

Это было полтора года назад. Шахта № 1 им. „Кочегарки“ успешно развивала насупление. Угря каждый день добывали больше. Но чем выше взвивалась кривая угледобычи, тем хуже работала откатка. В грязных, стиснутых боковыми породами, штреках, на кривых неровных путях спотыкались и „бастовали“ лошади, бурились вагонетки. Угрю грозила опасность остаться под землей.

Подземный транспорт стал уловой проблемой шахты № 1 им. „Кочегарки“.

И вот, чтобы раз и навсегда покончить с отставанием откатки, было решено: ввести на штреках электровозное движение 18 января 1933 г. был пущен первый электровоз.

Основное электровозной откатки легко не далось. Потребовалась огромная работа по ремонту штреков, перестройке путей, обучению кадров электровозного движения.

Каждая деталь изучалась в штреках

В штреках во время подготовки к пуску электровозов изучалась каждая мелочь, могущая влиять на будущую организацию откатки. Главный механик шахты инженер Файбисович и начальник электровозного гаража Успенский занимались такими специально горняцкими функциями, как распределение выработок и перестройка путей. Это были единственные люди на шахте, знающие электровоз. Благодаря их помощи, горняки избежали многих ошибок в подготовке штреков. С другой стороны руководители электровозной откатки сами тщательно изучили шахту и штреки. И теперь, когда электровозы вводятся на новых участках, главный механик уже не участвует в горных работах. Он только консультирует начальника участка в работе по прохождению штрека, помогает машинистам электровозов изучать обстановку, в которой им придется работать — характер закруглений, профиль пути, сетение выработок.

Будущие машинисты на производственной практике

Особое внимание на шахте уделяли обучению кадров электровозной откатки. На вставке устроили специальную будку для пробного монтажа зарядных устройств и зарядки батарей. По вставочным путям пустили электровозы. Это создало производственную базу для практической подготовки кадров. Здесь была налажена первая опытная эксплуатация электровозов. А когда электровозы уже пошли по штрекам, то рядом с машинистом садился Файбисович или Успенский, которые показывали, где профиль пути позволяет быструю езду, где вследствие крутого уклона, закругления, стрелок или малого сечения штрека, нужно замедлять ход. Так первые машинисты изучали пути и осваивали

электровозы под руководством опытных наставников.

В результате этой системы, пусковой период электровозной откатки был сведен к минимуму.

Ликвидировали обезличку, перестроили зарплату

Быстрому освоению электровозов много способствовало привлечение машинистов электровозам. Самые электровозы прикреплены к определенным батареям, которые имеют опять таки прикрепленных зарядчиков. Электрослесари также прикреплены к определенным электровозам и батареям. Таким образом, обезличка полностью ликвидирована в обслуживании электровозов.

Вместе с тем система оплаты труда построена так, что заинтересовывает рабочих в улучшении обслуживания электровозов. Машинисты электровозов получают зарплату от вывезенного вагончика. Если электровоз выйдет из строя, машинисту придется помогать при его ремонте и он получит только свою тарифную ставку.

Заинтересован машинист и в сохранении батареи, так как и батареи закреплены за ним. Каждая неисправность батареи отражается на зарплате машиниста. Испорченную батарею не заменяют батареей с другого электровоза. Значит, за небрежность отвечает сам.

Ввели также вдовинскую систему

Зарядчики и электрослесари также материально заинтересованы в четкой работе механизмов. Электрослесарь, например, получает премиальную ставку. Если на прикрепленных к нему машинах в течение месяца не было аварий, то ему выплачивают премию — 50 руб. Сложные ремонты электрослесарь выполняет сдельно.

Прикрепление машин к рабочим прекрасно дополняется вдовинской системой сдачи смен на ходу. За несколько минут до смены машинист приводит свой электровоз в гараж, где должен ожидать сменыщик. Здесь электровоз осматривают, ставят новую батарею, а если надо, производят мелкий ремонт.

На все эти операции уходит около 20 минут, и машинист — сменщик выезжает из гаража. Все остальные рабочие откатки сменяются также на месте работы.

За движение отвечает машинист

При выезде из гаража машинист электровоза получает путевку, в которой указывается: № электровоза, № батареи, задание. В этой же путевке по окончании смены отмечается выполнение задания. На обороте путевки отмечаются все дефекты электровоза и путей. Благодаря этому сменный машинист знает, в каком состоянии пути, с какой скоростью и где можно ехать.

Движение электровозов строго организовано. Электровозы прикреплены к определенным участкам.

Лучший водитель электровоза т. Судницын

Работая машинистом электровоза подземного движения с 1932 года. Первое время с электровозом недостаточно был знаком, были частичные бурения вагончиков и электровоза, даже был случай наразмевке встречи двух машин.

Я поставил перед собой задачу овладеть техникой электровоза. В 1933 году стал посещать курсы машинистов электровозов, но не удалось окончить из-за отсутствия руководителя этих курсов, только закончил курсы в 1934 г. на машиниста электровоза на „отлично“.

Когда прихожу на место работы, спрашиваю машиниста электровоза, как работает машина, на предмет нагревания мотора, буксов, не подожжены ли контакты и т. д. Затем приступаю к тщательной проверке всего корпуса электровоза. В первую очередь проверяю мотор, какова его температура нагревания, контроллер, есть ли масло в буксах, в каком состоянии их подшипники и т. д.

Затем приступаю к работе. В первую очередь включаю рубильник батарей для света прожекторов, после включаю контроллер последовательной электроцепи мотора, т. е. сначала на первый контакт, затем на второй, на третий,

Например, на горизонте 640, где откатка полностью механизирована, один электровоз прикреплен к участкам № 20 и 24, другой — 7 и 8 третий — № 9 и 10, четвертый, обслуживает остальные участки и по указаниям десятника по движению помогает там, где скопилось много груза. Прикрепление электровозов к участкам возлагает на самих машинистов регулировку движения.

Во избежание аварий от столбчатых вентилей, в местах, где скрещиваются пути, устроена световая сигнализация — светофоры.

И вот результат: 8.000 тонн на машину

Итак, главное, что решает успешное освоение электровозов, это хорошая подготовка штреков и путей к механизации откатки, крепкие квалифицированные кадры, четкий и оперативный руководящий инструктаж их, ликвидация обезлички на машинах и в движении, правильная организация заработной платы и смена на месте работы.

Благодаря всему этому шахта № 1 им. „Кочегарки“ добилась полного освоения электровозов и расширила „узкое место“ — откатку, которая раньше была тормозом развития угледобычи. Производительность откатки значительно возросла. В июле прошлого года производительность электровоза составила в среднем 4284 тонны в месяц, а сейчас она увеличилась почти в два раза, поднимаясь на лучших машинах до 8.000 тонн.

Равного успеха могут добиться и другие шахты, образцово организуя электровозную откатку. („Межзаводские переключки“).

таким образом доведу контроллер до шести контактов, что обеспечивает нормальную работу электровоза.

В итоге всего этого я уже не помню, когда моя машина имела аварийность и забурения. Я как ударник, комсомолец, поставил перед собой задачу не только хорошо работать самому, но и обучить других своему мастерству. Уже за 2 года своей работы я обучил 10 кондукторов и 2-х машинистов, в данный момент обучаю тов. Новокрещенова на машиниста электровоза.

Необходимо начучаю обращать серьезное внимание на то, чтобы работать полностью 360 минут, что обеспечит нормальную работу лав, а то у нас обычно первые часы после смены, иногда часа два, не производится качка угля из лав, а уже в последние часы работы не в силах электровозы снабдить лавы порожняком для нормальной работы их, что тормозит бесперебойную работу шахты. Машинист — СУДНИЦЫН.

Страна требует уголь безукоризненного качества

В исторических решениях 17-го съезда партии было подчеркнуто, что основной задачей всей промышленности является поднятие производительности труда, внедрение хозрасчета и борьба за качество выпускаемой продукции — это относится в равной степени и к нашей шахте.

На Болдыревском участке ударники по-большевистски реализуют решения 17 съезда партии в своей практической работе систематически дают качество угля ниже стандарта на 1 проц., за что должны получить премию 28 коп. на тонну угля. Остальные участки нашей шахты сдают эти премии. Например: Майеровский участок дал зольности на 3,5 проц. выше стандарта — это значит скидка 98 коп. с тонны угля, Серебрянниковский участок дал зольности 1,2 выше плана, за что скидки 34 коп. 22-й уклон дал зольности 1,66, скидки 50 коп., в результате шахтоуправлению пришлось уплачивать разницу за июль около 13.000 рублей за низкое качество угля. Причиной является отсутствие чувства ответственности за качество угля. Майеровцам шахтоуправлением было предложено производить крепление со сплошной перетяжкой кровли и штыб качать в завал, это в жизнь майеровцы не проводят.

Серебрянниковцы не очищают дорожки от породы, иногда очищают дорожку для машины, то всю грязь валают под решетки, в момент качки мешают с углем породу, которая попадает на решетки, что ухудшает качество угля. Такое почти положение на 22-м уклоне.

Такое положение с качеством угля на шахте нетерпимо, ибо от нас страна требует уголь безукоризненного качества. ПАНЬКОВ.

За основы общеобразовательных наук

Наши социалистические шахты ежедневно пополняются механизмами, созданы на основе современных достижений науки и техники. Для овладения техникой рабочему нужно иметь необходимый минимум знаний из области математики, русского языка, естествознания, физики и химии.

Без знания основ указанных наук рабочему невозможно работать, над повышением своей квалификации в технических кружках. Учитывая огромную тягу рабочих поднять свой культурный уровень и овладеть сложной техникой своего производства, партия и правительство решили в 1934-5 учебном году создать общеобразовательные школы взрослых.

Школы строят свою работу на основе твердых программ и расписаний, ставят своей целью поднять общеобразовательный уровень рабочих. На Емельяновской шахте с 1 сентября начинает работу образцовая общеобразовательная школа взрослых. Прием учащихся и разбивка их по группам будет производиться в соответствии знаний учащихся.

В первую группу принимаются совершенно неграмотные на трехгодичный срок обучения, знания получают в объеме 4-х групп 1-й ступени. Будут изучать русский язык, арифметику и политграмоту.

Во вторую группу принимаются слабомалограмотные, будут изу-

чать предметы: русский язык, арифметику, историю. Срок обучения 2 года. Знание получают в объеме 4-х групп.

В третью группу принимаются малограмотные, знающие 4 действия арифметики, будут прорабатывать русский язык, математику, естествознание (здесь же физика, химия), географию и историю. Срок обучения 1 год. Получит знание в объеме 4-х групп первой ступени.

Если в процессе учета окажутся товарищи, имеющие знания в объеме 4-х лет школы 1-й ступени, и желающие продолжать свое образование за среднюю школу, то будет создана 4-я группа, которая даст образование в объеме пяти групп средней школы.

Школа будет работать в две смены: утром и вечером. При шахте имеется свое помещение, обеспеченное учебными пособиями, как то: тетрадами, книгами и карандашами.

Школа имеет полностью педагогический состав по каждому предмету. Педагоги исключительно заняты только при школе взрослых и не совмещают работу в других школах.

Педагогический коллектив школы обращается к вам, товарищи рабочие, за помощью в налаживании учебной работы школы с тем, чтобы дать полностью систематизированное знание научных основ.

Зав. школой Годенев.

ПОВЫСИМ СВОИ ТЕХНИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ

Я в прошлом был совершенно неграмотный, что не давало мне возможности осваивать технику новых механизмов. В прошлом году я посещал начальную политехническую школу (НПШ) в которой я получил знание в объеме 3-х групп. Что мне дало возможность освоить технику подъемной машины, так как я работаю помощником подъемной машины капитального ствола. С 1-го сентября открывается НПШ школа, которую я буду посещать для повышения своего технического уровня. Для освоения техники машин требуется грамотный рабочий. Это можно получить только через школы НПШ. Я считаю своим долгом, как кандидат партии, вызвать на социальное соревнование тов. Каширина, врубмашиниста. Хуснимарданова — забойщика, Савинцева, Фарафитова, Вородавку. Одновременно беру на себя следующие обязательства:

1. Посещать школу с начала до конца учебного года без прогулов и опозданий.
2. Завербовать в школу не менее

10 человек и в члены ОДН 15 человек к 10 сентября.

3. Усвоить проходимый материал по программе НПШ на „отлично“ 40 проц. и на „хорошо“ 60 проц..

4. Принять активное участие в жизни школы, тем самым помогать педагогическому персоналу в их работе. Пономарев.

Механизмы требуют высококвалифицированные кадры

Наша шахта ежедневно пополняется сложными механизмами, для которых требуются высококвалифицированные рабочие кадры, для чего необходимо повышение технического уровня каждого рабочего.

Мы единодушно одобряем, что с 1 сентября открывается начальная политехническая школа взрослых при нашей шахте. Школа даст нам необходимый минимум знаний общеобразовательных наук, а это даст нам возможность лучше освоить механизмы.

Рабочие: Каширин, Радостев, Пономарев, Хуснимарданов.

ПРИВЛЕЧЬ БРАКОДЕЛОВ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Совершенно недопустимо отношение к вопросу улучшения качества продукции со стороны бригады Надьмова, Майеровского участка. Бригадой Надьмова штроб почти систематически не убирается за период моей болезни, с 15 июля по 8 августа, что отражалось на качестве угля бригады. Это мне удалось обнаружить только 9 августа, что бригада Надьмова не убирала штроб, в котором содержится зола до 47 проц., что подвредит Привов, член бригады Надьмова и запальщик Долматов. Бригада Надьмова 9 августа не под-

готовила фронт работы для моей бригады, нам пришлось больше часа затратить на подготовку и наращивания рештаков.

Моя бригада требует от бригады Надьмова тщательной очистки лавы от штроба, который ухудшает качество угля нашего участка и в целом шахты и требуем своевременной подготовки фронта работы.

Считаем, что треугольник участка не пройдет мимо этого факта и привлечет конкретных бракоделов к ответственности.

Бригадир — Шпитильский
Профгор — Дубровский.

Когда будет отремонтирован путь на первом уклоне?

Когда же будет объявлена решительная борьба с простоями, которые срывают угледобычу? В особенности с такими простоями, причиной которой является халатность и отсутствие оперативного руководства со стороны начучастков и десятников.

На 1-м уклоне и Серебрянниковского участка путь совершенно разбит и непригодный для транспортирования угля. Не пройдет не одной пары вагонов, чтобы не забыли. Кроме этого телефон от уклонна находится на расстоянии 300 метров, что не представляет никакой возможности быстро иметь сообщение и увязываться в работе с кем следует.

Очень часто приходится делать простои по случаю отсутствия порожняка. Так, например, за последние три дня мы имели простоя около 5 часов. Начальнику участка Клинецвич нужно принять меры по ремонту путей для обеспечения бесперебойной работы на уклоне.

„Легкий кавалерист“ — Г. Дав.

На Саваньяева не действует рабочая самокритика

Не так давно в газете отмечалось о нескромном поведении врубмашиниста Саваньяева, но очевидно на него рабочая самокритика не действует. Саваньяев начинает выбирать номера крепче. На днях, подрезая лаву, он не довел машину до самого обреза, оставил целик, и когда десятник т. Буревич обратился к нему с вопросом, почему

Предложение мотористов не проводится в жизнь

Недавно в нашей газете был помещен социальный договор, в котором в порядке практического предложения было внесено следующее:

— Во избежание простоев механизмов и для быстрейшего устранения неисправностей конвейерных установок необходимо иметь каждому мотористу ключ, лопату и масленку.

Это ценное предложение до сих пор не проводится мотористами Майеровского участка, они продолжают ходить на смену без ключей и лопат. 9 августа в смене десятника Зотова нужно было наращивать рештаки на нижнем приводе. Для этого потребовалось бы времени всего несколько минут, так как у всех 3-х мотористов по участку не оказалось ни одного ключа, из-за чего пришлось задержать мотористов, сменявших смену около 2-х часов. Такое положение недопустимо, это отражается на выполнении угледобычи. Монтерам участков необходимо обязать всех мотористов иметь ключ, лопату и масленку.

„Легкий кавалерист“ — Симонова.

оставил целик, то он вместо целого отаста обложил десятника при вынужденной цензурщиной, и заявил ему: „ты ничего не понимаешь и не спрашивай“.

Такое поведение Саваньяева нужно рассматривать как явное нарушение трудовой дисциплины, за что он должен получить по заслугам. Рабкор — Лешков.

СВОДКА

УГЛЕДОБЫЧИ ПО ШАХТЕ С 9 ПО 20 АВГУСТА

УЧАСТКИ	Начальники участков	Задание в тоннах	Выполнение в тоннах	Выполн. в проц.	Механизм добыча в проц.	Производ. труда	
						На забойщика в проц.	На трудящегося в проц.
Майеровский	Котлер	4950	4715	95,2	97,8	140	112,5
Серебрянниковский	Клинецвич	5720	4872	85,1	84	110	101
Болдыревский	Тыпенков	6820	5376	78,8	86,3	132,6	99
22 уклон	Бакин	5280	3568	67,7	71,1	90,1	81,8
По шахте	Гринев	22770	18500	81,2	88,3	113,7	95

НА КВЖД

БЕСЧИНСТВА ПРОДОЛЖАЮТСЯ

ХАБАРОВСК 12 (Роста). — Как сообщают из Харбина, управляющий КВЖД тов. Рудый в докладе сообщил правлению дороги, что на станции Пограничная японским командованием вывешено объявление, согласно которому полоса отчуждения КВЖД в районе станции Пограничная, за исключением узкой полосы вдоль железной дороги, включена в особые запретные зоны, распределяющиеся на участки первой и второй категории. Вход в полосу, входящую в район первого участка первой категории, воспрещен под угрозой строжайшего наказания, вследствие чего часть земли в полосе отчуждения дороги, попавшая в эту категорию, остается без надзора и обслуживания местных агентов.

В районе участка второй категории, в которую входит весь административный поселок и станция Пограничная со всеми домами и сооружениями дороги, вход разрешен, но под той же угрозой запрещено устройство всякого рода построек, барьеров и заборов, производство земляных работ, посадка деревьев, производство измерений и так далее. В заключении т. Рудый пишет, что „установленный объяв-

лением японского командования порядок препятствует агентам дороги осуществлять надзор за полосой отчуждения и вести необходимый ремонт сооружений“.

Борьба против культурных учреждений на КВЖД

ХАБАРОВСК, 12. (Тасс). — Из Харбина сообщают, что японская жандармерия полиции вновь предпринимает поход против железнодорожных клубов на КВЖД, которые только несколько дней тому назад были открыты в результате настояний советского консула. На днях в железнодорожный клуб на станции Ханьдаехенцзы явился отряд полиции, который произвел тщательный обыск в помещении клуба и, несмотря на то, что ничего компрометирующего найдено не было, клуб объявлен закрытым и опечатан полицией. Изъята вся переписка, экспонаты кружков и т. д. При уходе из клуба надзиратель полиции — белогвардеец Левицкий унес принадлежавшую клубу пишущую машинку, заявив, что берет ее „во временное пользование“.

Ответ. редактор И. С. ПЕТРОВ.