ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Орловском депо развал дисциплины

Орловское депо находится в глубоком прорыве.

Если процент больных паровозов в ноябре достигал нормы, то в первой половине декабря количество больных паровозов возросло до 20 процентов при норме 13,5.

Качество ремонта безобразное. Повторности ремонта растут. В ноябре их было 26, в декабре утерян всякий счет. На паровозе 679-87 в восемнадцатый раз машинистом пишется ремонт левого инжектора. На паровозе 725-98 в пятнадцатый раз—сцепление. На паровоз 677-34 каждую поездку машинисты записывают на ремонт поршневые подшипники. Не успел паровоз № 184 выйти из промывочного ремонта, как в первую же поездку на нем разорвало цилиндр, и машинист Сивачев бросил пассажирский поезд № 56 в пути.

„Разоружение" паровозов вошло в систему. Паровоз 681-26 обобран до последней пробки и шпильки.

Никакого плана в работе депо не существует. Паровозы становятся в депо необмытыми, с невычищенными передними топками, выходят из ремонта с большими недоделками.

Среднесуточный пробег паровоза снизился до 192 клм. при норме 225 клм. Происшествия растут. Если в ноябре было 50 случаев, то за первую половину декабря они достигли 40.

Машинист Поздрицкий на ст. Бастыево, следуя с поездом № 718, допустил на паровозе 699-71 выработку задней левой рубашки золотника, поломал поршневые и золотниковые кольца. По прибытии в депо масленка оказалась пустой, без смазки. Машину 699-42 „подковали", изуродовали палец кривошипа, сожгли подшипники.

Всего за половину декабря зарегистрировано 6 случаев порчи паровозов с бросанием поездов, 11 обрывов и других происшествий.

Дежурные по депо работают скверно. Паровозы подаются под поезда с опозданием. Имеется 3 невыдачи паровозов под поезда. Шлаковые канавы запущены, паровозы валятся с рельс, ломают цилиндровые краны и засаживают дышловое движение.

Маневровый парк приведен в полную негодность и срывает работу станции.

Машинисты-наставники не знают своего парка и работающих на паровозах людей.

Необходимо вмешательство руководства дороги, которое должно немедленно выправить создавшееся положение в депо станции Орел.

АЛ. ДРОНОВ.

Борьба с заносами по методу очень многих начальников дистанций

О борьбе со снежными заносами

Постановление президиума Курского облисполкома

В целях своевременной подготовки к борьбе со снежными заносами на железнодорожном транспорте и на основании постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 30 марта 1931 года, об'явленного в сборнике узаконений № 17 от 1931 года, ст. 36, Курский облисполком постановляет:

1. Обязать всех председателей риков и горсоветов немедленно приступить к составлению оперативных планов работ по очистке ж. д. полотна от снега, причем каждый план в отдельности должен быть согласован с администрацией железных дорог.

2. Предложить председателям сельсоветов и председателям колхозов оказать всемерное содействие представителям железной дороги по заключению договоров на рабсилу.

3. На случай сильных заносов предусмотреть оперативным планом работ и наметить конкретно от каждого сельсовета и колхоза определенное количество рабочей силы и гужтранспорта.

4. Предложить дирекции МК ж. д. и дирекции районов ж. д., проходящих по территории Курской области, принять решительные меры к подготовке и обеспечению рабочей силы общежитием и устройством конюшен для лошадей. Одновременно с этим озаботиться предоставлением для рабочих горячей пищи.

5. Обязать дирекцию дороги дать соответствующие указания всем начальникам станций по приобретению необходимого инвентаря для рабсилы на случай заносов.

6. В случае создания непосредственной угрозы срыва движения поездов, райисполкомы могут вводить трудгужповинность населения, ставя об этом в известность по телеграфу Облисполком и облпрофсовет.

7. Для практического руководства и проведения всех работ по снегоборьбе и по обеспечению рабгужсилой при райисполкомах организовать «пятерку» из состава заместителя председателя рика, он же председатель комиссии, представителя райпрофсоюза, начальника РУМ и представителя ж.-д. администрации.

8. За невыполнение обязательных постановлений рика виновные подвергаются в административном порядке штрафу до 100 рублей или принудработам до 30 дней, виновные в повторном нарушении привлекаются по ст. 61 УК.

9. Выполнение настоящего постановления возлагается на райисполкомы, сельсоветы, управления ж. д. органы милиции.

Председатель Облисполкома ЦАРЕВ.
Секретар Облисполкома КИСЛОВ.

Украденный паровоз

В паровозном депо станции **Курск** токари подсобных групп продуктивной работой нагружены всего лишь на 90 проц. Остальные 10 проц полезного рабочего времени с'едают опоздания после обеденного перерыва, разговоры, поиски нужного инструмента.

Группа кузнецов загружена на 86 проц. своего рабочего времени. Остальное время уходит на несвоевременную доставку материала, хождение по цеху, беседы и т. д.

Группа котельщиков загрузку рабочего времени имеет всего навсего на 68 проц. Почему? Потому, что нет запасов инструментов, неправильно расставлена рабочая сила, нет трудовой дисциплины (уход с работы по личным делам даже без ведома бригадира).

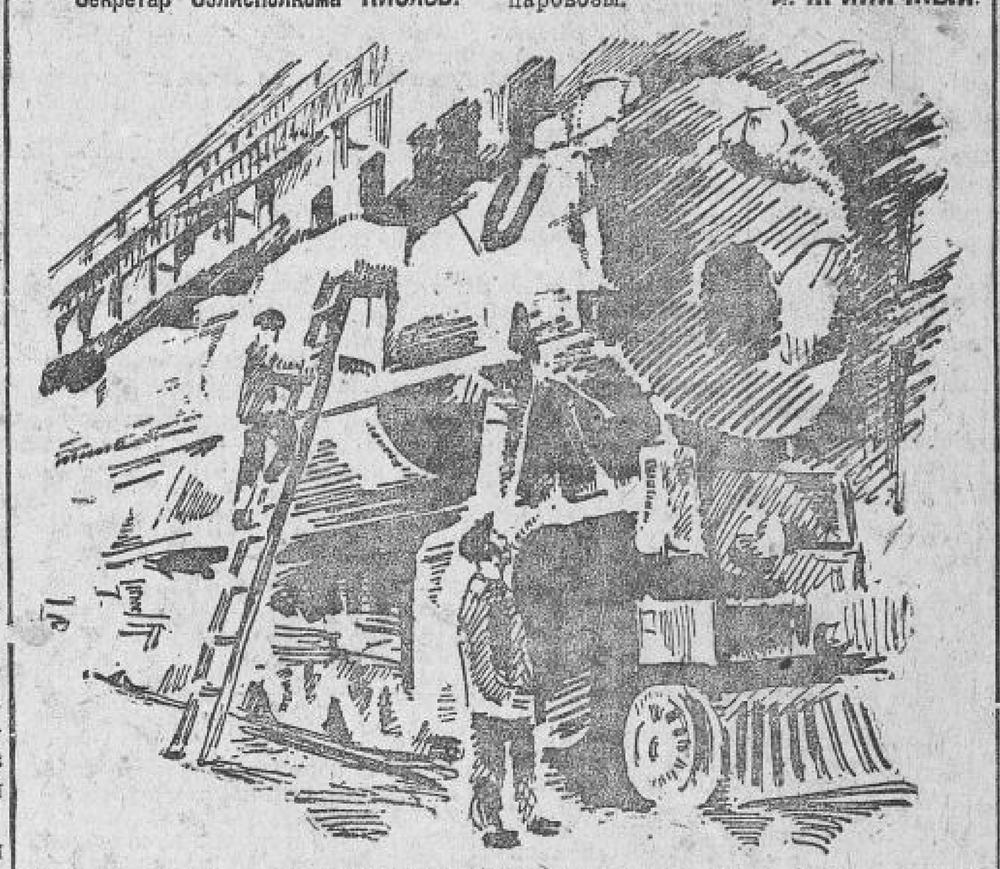
Не лучше и в группах трубоваров, медников, жестянщиков, где рабочее время загружено производственно-продуктивной работой в среднем на 85 проц.

В инструментальном цехе—аналогичное положение. Здесь рабочее время используется на 88 проц. В утильцехе полезное рабочее время составляет 82 проц. Какой бы цех, какую бы группу мы ни взяли (группы дышловой бригады, поршневой, буксовой, автоматной, манометровщиков масленки Фридман и т. д.), всюду мы видим одно и то же. Рабочее время растранжиривается. Ежедневно в среднем приходится на каждого рабочего **незагруженного времени—1 ч. 12 мин.**

В депо 300 рабочих. Таким образом ежедневно безвозвратно теряется рабочего времени 360 часов, а в месяц 9000. Цифра внушительная! Переведем ее на ценностное выражение. Ориентировочно стоимость рабочего часа 1 рубль. 9000 потерянных часов—9000 рублей. В год—108 тыс. рублей.

Если бы в течение трех лет мы **рационально** использовали рабочее время, то смогли бы построить паровоз и паровоз мощный—марки „ФД". Но паровозное депо ст. Курск не борется за уплотнение рабочего времени, не бережет, не экономит его и крадет само у себя, у всей страны целые паровозы.

А. КРИНИЧНЫЙ.



Исполин советского транспорта—паровоз 2-7-2, построенный целиком из советских материалов в подарок VII с'езду советов Луганским паровозостроительным заводом.

Сырье—это главное для курского промкомбината

Директивы XVII с'езда партии о максимальном развитии местной промышленности—этого важнейшего источника производства товаров широкого потребления—сыграли решающую роль в ликвидации господствовавшей раньше обезлички в руководстве предприятиями местного значения.

То, что теперь руководство сосредоточено в руках местных органов, что они несут ответственность за материальное снабжение, качественные и количественные показатели работы предприятий, обеспечило возможности роста и укрепления местной промышленности.

Этот путь наглядно можно проследить на **промкомбинате** курского горсовета. Если в 1934 году комбинат даст продукции на 3117 тысяч рублей, то в 1935 году эта цифра вырастает **более чем вдвое**—6609 тысяч рублей.

Реорганизация действительно „развязала" местную промышленность. С августа промкомбинатом организованы **новые производства: олифоварочное, гончарное** (тротуарные плитки, домашняя глиняная утварь), **макаронное**, выпускающее 3 тонны продукции в сутки, **производство узкой бельевой резинки** (125 тысяч метров в год), **мебельную фабрику**, которая выпустит в 35 году на миллион рублей домашней и канцелярской мебели, производство пошивной обуви и т. д.

Расширяются и механизируются старые производства — трикотажная фабрика, швейная, кожзавод с подсобными цехами—масловаренным и клееварочным, паточные и веревочные производства.

На освоение и оборудование новых производств, новых видов продукции **промкомбинат предполагает вложить 418 тысяч рублей.**

Но исчерпываются ли все возможности комбината перечисленными производствами?

Избиратели на отчетных собраниях горсовета говорили о невозможности достать в Курске многие предметы широкого потребления. Нам предлагали организовать производства головных уборов, кроватей, мастерскую для ремонта музыкальных инструментов, галантерейное производство и т. д.

Это—законные требования, которые мы обязаны удовлетворить. Но все упирается в недостаток сырья.

Только три производства работают на местном сырье. Мы имеем глину, камень, дерево и для крахмального завода—картофель. Остальное сырье промкомбинат получает или в плановом порядке или путем самозаготовок. О том, как мы снабжаемся плановым сырьем, можно судить хотя бы по тому, что трикотажной фабрике, перерабатывающей в квартал 25 тонн, дали только 14 тонн. Не лучше и с самозаготовками. Мебельная фабрика за 10 месяцев выполнила план на 19,9 проц. из-за нехватки сырья.

Вот почему снабжение всех наших производств сырьем будет иметь решающее значение и в развертывании новых фабрик и мастерских и в работе старых.

Задача, которая стоит сейчас перед управлением местной промышленности и горсоветом,—это добиться полного удовлетворения всех сырьевых потребностей промкомбината с тем, чтобы обеспечить бесперебойную работу производств.

Начало уже сделано—паточное производство получило 300 тонн крахмала. Но эта первая ласточка не должна быть последней.

Н. А. МАСЛЕННИКОВА,
директор курского промкомбината

ОТ РЕДАКЦИИ: производства промкомбината в 1934 году не выполнили план, главным образом, из-за перебоев в снабжении сырьем, так как старые предприятия, которые вошли теперь в комбинат, работали на привозном сырье. Сейчас, в период расширения комбината, развертывания новых производств, необходимо учесть печальный опыт этого года.

Новые производства нужно организовывать на местной сырьевой и топливной базах. Для этого необходимо изучить сырьевые ресурсы не только Курска, но и прилегающих к нему районов.

Водить поезда без аварий

Срывы—вовсе не неизбежное зло

В ноябре—23 обрыва поездов в пути. За 20 дней декабря—14 обрывов, из них 3 обрыва пассажирских составов.

— Что поделаешь?—Отвечает депо ст. Курск, где сосредоточен учет аварий.—Это—неизбежное зло. Оно было и будет.

Что зло, это верно, но отнюдь не неизбежное. Все факты говорят о том, что в авариях повинны живые люди.

Большинство аварий произошло исключительно от „удальства" машинистов. А к чему ведет это лихачество, видно из следующего: в декабре машинист **Н. Купрянов** резко остановил поезд № 732 на ст. Золотухино. Из-за резкого торможения в хвостовой части были разбиты 3 вагона. У вагона **№ 955061** были повреждены буферные стаканы и тарелки, сломались об'единенные винты концевого борта и 4 доски пола, оборвались две стяжки. У вагонов **№ 925145** и **438415** согнулись упряжные крюки, изломались брусья, буферные стаканы.

8 декабря по той же причине и на той же станции произошел обрыв поезда № 48.

Теория „неизбежности" не заслуживает внимания. Виновны, повторяем, живые люди и те, кто только **регистрирует** происшествия, **не** ведя с ними никакой борьбы.

Приказом наркома тов. **Андреева** определение крушений и аварий, как „происшествий", отменяется. Слово „происшествие" смазывало необходимость острой борьбы с авариями. Разгильдяи отделывались незначительными штрафами. **Больше такого положения не будет.** Личная ответственность за безопасность движения приказом т. Андреева возлагается на начальника дистанции. **Столы регистрации происшествий ликвидируются.**

А. Н.

А УЧИТЬСЯ Я ХОЧУ...

ШМЕРЛИНГ,
экономист курского кожзавода.

Недавно я получил письмо из учебной части заочного института кожевенной промышленности. Мне пишут:

„План работы на декабрь мы вам не высылаем, так как вами не выполнены планы с июня.

Предлагаем вам в срочном порядке, не позднее 29 декабря, сообщить о подлинных причинах недопустимо слабых темпов занятий и указать срок выполнения работ, требуемых планом.

Обсудив полученное от вас сообщение, учебная часть решит вопрос о возможности для вас дальнейших занятий в институте".

Что я могу сообщить о сроках выполнения работ, если знаю, что в ближайший месяц не смогу проработать все присланные мне задания? Очевидно, я буду вычеркнут из списка заочников. А этого я не хочу.

Когда мне пришлось работать непосредственно на производстве, я понял, какое огромное значение в нашей работе имеют глубокие, научно обоснованные знания процессов производства. Это и навело меня на мысль о заочном обучении.

Я был принят в заочный институт. Нас было несколько товарищей, которые обладали большим желанием получить знания. Это были товарищи **Касоедов, Степанов, Касьянов** и другие.

В первый же год учебы наша группка стала таять. Теперь на заводе только двое—трое еще продолжают учиться, но и они получают такие же письма, как я.

Что заставляет нас отставать в учебе? Каждый из нас начинал учиться в одиночку. Первые же месяцы учебы показали, как трудно прорабатывать задания института, если нет рядом человека, у которого можно получить ответ на возникшие вопросы.

Первым сказал Морозов: „Трудно заниматься в одиночку". Мы пробовали заниматься группой, но знания каждого из нас были неравноценны. К тому же трудно было установить удобные для всех часы занятий. Группа распалась. Заочники стали отказываться от учебы.

Основное, что тормозит нашу учебу,—это **отсутствие консультации.** Я прорабатываю высланное мне задание и вдруг наталкиваюсь на вопрос, который без помощи других я разрешить не могу. Я откладываю проработку задания и шлю письмо в институт. Проходят дни ожидания, и, наконец, я получаю ответ. Теперь для меня все ясно. Я открываю новую страницу задания и снова встречаюсь с вопросом, который одному мне не решить. И снова шлю письмо в институт. Так одно за другим идут письма с нашими вопросами. Проработка заданий откладывается со дня на день, а потом мы получаем письма, подобные тому, что я привел в начале. Нам нужна повседневная помощь в нашей учебе.

Где мы ее можем найти?

Мы, заочники, часто мечтаем о **клубе инженеров и техников**, где могли бы подробно рассказать, что нас волнует, и получить ответы. При таком клубе нужно создать хорошую **техническую библиотеку.**

При клубе должна работать и **консультация для заочников.**

Это—основное требование заочников.

Мы бросаем учебу потому, что нам вовремя не оказывают помощи. Консультационные пункты, где можно было бы найти ответ на любой вопрос, техническая библиотека, где можно было бы найти любую книгу,—вот наши заветные мечтания.

А учиться мы хотим.

* * *

От редакции: тов. Шмерлинг выдвигает ряд интересных предложений. Мы просим специалистов, облпрофсовет и облМВИТ высказать свое мнение.

Каждый завод должен рапортовать с'езду о победе

СВОДКА курского Сахаротреста на 20 декабря

Н.-Таволжанский	112,0
К. Либкнехта	110,8
Буденновский	107,9
Благодатенский	106,3
Калининский	106,0
Дерюгинский	104,0
Ракитянский	98,7
„Спартак"	98,3
Олымский	94,7
Кр.-яружский	94,5
Льговский	91,0

Примечание: по Благодатенскому заводу сведения на 15 декабря. Рафинадный завод имени К. Либкнехта план за отчетную пятидневку выполнил на 110 проц. 6 заводов из 17 производственный сезон 1934 года закончили.