

Ленинский Шахтер

Орган Ленинск-Кузнецкого горкома ВКП(б)
и городского совета депутатов трудящихся

№ 3 (3406)

Пятница,
5 января
1945 г.

Цена 20 коп.

„Угольщикам предъявляются большие требования. Эти требования вполне обоснованы, и работники угольной промышленности обязаны пустить в ход все ресурсы, приложить максимум старания, чтобы в полной мере удовлетворить эти требования.“ („ПРАВДА“)

Подземный транспорт—важнейший участок на шахте

Укрепить дисциплину, ликвидировать аварии — задача работников движения

Работать четко и бесперебойно

За последние годы в подземном транспорте произошли большие изменения. Раньше известный разрыв между организацией в лавах и на участке подземного движения. Правило, преобладала откатка. Сейчас на шахтах треста почти повсеместно введена электровозная троллейная откатка. В 1945 году вступит в строй еще 20 электровозов, будет применена канатная откатка протяжением еще на несколько тысяч метров. К концу года намечено вывести из шахты всех лошадей.

Затем ставится задача ввести на некоторых шахтах вагонетки значительно большей емкости, чем существующие сейчас. Основные магистрали работ по шахтам „Комсомолец“, „Журилка“ и им. С. М. Кирова будут переведены на рельсы тяжелого типа. Эта реконструкция позволит подземному транспорту работать значительно лучше, значительно производительнее.

В общем комплексе шахтного производства подземный транспорт занимает виднейшее место. Ведь как бы лавы хорошо ни работали — если нет порожняка, если на участке движения аварии и неполадки — уголь на-гора не пойдет. Практика работы на шахтах треста показывает, что на участке подземного транспорта все благополучно. На шахте им. Ем. Ярославского среди транспортников слаба трудовая дисциплина. Ремонт путей производится небрежно, планово-предупредительный осмотр электровозов поставлен из рук вон плохо. Соревнование между машинистами электровозов и работниками других профессий не организовано.

На шахте „Комсомолец“ не берегут вагонный парк. Здесь ежедневно до 20 вагонов выходят в капитальный ремонт, часты аварии с подшипниками.

На шахте имени С. М. Кирова немало аварий в результате плохой сигнализации на пересечениях выработок. Под-

земные пути на шахте в плохом состоянии. Несмотря на это бывают дни, когда все ремонтные рабочие до одного снимаются с транспорта и посылаются на очистные работы.

Все шахты испытывают острую нужду в порожняке. Однако хозяйственники не уделяют достаточного внимания ремонту вагонного парка, не проявляют в этом деле инициативы. В этом отношении следует взять пример с коллектива шахты „7 Ноября“. В ноябре и декабре здесь ввели в строй 206 вагончиков. Причем все работы по ремонту, изготовлению и восстановлению необходимых частей были произведены на месте, в собственной механической мастерской. Разве нельзя сделать то же самое на шахте им. Ем. Ярославского и на других шахтах? Конечно можно, но для этого нужно проявить предприимчивость, хозяйственную инициативу.

Завод „Красный Октябрь“ не справляется с изготовлением необходимых для ремонта вагонного парка деталей. Например, потребность шахт в гайках и болтах почти совершенно не удовлетворяется. Завод производит болты и гайки в таком количестве, которое в 10 раз меньше потребности в них.

Наряду с хозяйственными вопросами работу подземного транспорта решают и многие другие. От стрелочника до командира — все работники движения должны понять свою ответственность, почувствовать тревогу за общее дело повышения угледобычи. Среди работников подземного транспорта необходимо развить социалистическое соревнование, поощрять и отмечать лучших, беспощадно бороться с нарушителями трудовой дисциплины, с аварийщиками.

В новом году подземный транспорт должен работать по-новому, четко и бесперебойно.

ОДНА ИЗ ЛУЧШИХ

Комсомольско-молодежная смена тов. Кудинова одна из лучших на подземном транспорте шахты „7 Ноября“. Свое задание она выполняет на 120 проц. Пример, как нужно работать по-стахановски, показывает бригадир тов. Осидов. Он выделяет

норму на 160 проц. До полутора норм дают конюгоны т.т. Кузнецов и Калентьев. Машинист электровоза тов. Бордовская считается лучшим машинистом не только в этой смене, но и на шахте. Хорошо работает откатчица тов. Буланова.

Первые шаги перестройки

На протяжении всего 1944 г. на нашей шахте самым узким местом был участок подземного транспорта. Причиной этому была слабая трудовая дисциплина, плохая организация труда. Электровозы забуривались по нескольку раз в смену. Строгого контроля за работой настальщиков и ремонтников путей не было, следовательно не было и спроса с бракоделов.

Неправильная расстановка рабочей силы и распределение по лавам порожняка зачастую приводило к невыполнению наряда.

В декабре мы созвали совещание начальников участков, горных мастеров, бригадиров и десятников транспорта. На этом совещании остро поставили вопрос о том, как вывести участок движения из прорыва.

Решили раскритиковать всех машинистов электровозов и конюгонов по лавам и по сменам. Установили строгий контроль за выполнением наряда и распоряжений начальника шахты.

Машинисты электровозов и конюгоны получают наряд в той смене очистного участка, к какой они прикреплены. Это повысило их ответственность за выполнение плана вывозки угля. Машинисты не уходят из лава до тех пор, пока полностью не снабдят ее порожняком. Сейчас производительность труда на участке подземного транспорта возросла на 60 проц. Создание резервной партии порожняка у опрокидки сократило простой электровозов. Раньше на переценку вагонов каждый раз тратилось по 15 минут. Теперь это время идет на подачу порожняка в лаву.

Перестройка работ на подземном транспорте помогла всей коллективу выполнять годовую план. Не снижать трудового напряжения и в новом 1945 году — задача всего коллектива шахты. И мы эту задачу постараемся выполнить с честью.

С. Агеев —
начальник шахты „А“.

Правильная организация труда — залог успеха

Долгое время участок подземного транспорта на нашей шахте работал плохо. Несвоевременно доставлялся в лаву порожняк, браковалась работа, насталь и ремонт путей делался небрежно.

Десятники транспорта Саргаев и Черников не контролировали работу своих подчиненных, а подчас не выполняли моих распоряжений. Это привело к снижению трудовой дисциплины вообще на транспорте. Десятники отстранены от работы. Новый десятник т. Кутовой по деловому взялся за работу. Он правильно организует труд машинистов электровозов, умело распределяет порожняк по лавам, усилив контроль и спрос за выполнение нарядов.

Благодаря правильной организации труда машинисты т.т. Базроц, Кожица и Плетнев, ранее не выпол-

нявшие нормы выработки, теперь работают на уровне 130—140 проц. Производительность труда машиниста т. Денисовой не превышала 80 проц. Сейчас она стахановка и выполняет свою норму на 170 проц. По полторы нормы дает тов. Сироткина.

Котавшим машинистам т.т. Карпову, Терентьевой и Кабановой мы прикрепили тов. Гилева, который контролирует их и помогает в работе. Сейчас эти машинисты стали выполнять нормы. Десятник тов. Архипов усилил спрос с рабочих, закрепил на ремонте путей определенную группу людей, ликвидировал обезьячку. Это дало возможность изжить брак в насталье и ремонте путей. Сократились аварии.

С. Буханов — начальник участка движения шахты „А“.

Передовики подземного транспорта

Девушки Игошина и Корсакова недавно учились в ремесленном училище. Еще будучи практикантами, они показали себя знающими и добросовестными работниками. Сейчас они водят электровозы на шахте им. С. М. Кирова и не отстают в работе от машинистов-кадровиков. На участке транспорта много лю-

дей, работающих по стахановски. Вот, например, машинисты электровозов т.т. Поляк и Александров. Они выполняют свое задание до 150 проц., т. Вурьяченко — до 175 проц. Хорошо организуют работу диспетчеры т.т. Кузнецов и Головенко. Их смены выполняют план на 115—120 процентов.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 2 ЯНВАРЯ

В течение 2 января в районе БУДАПЕШТА наши войска вели бои по уничтожению окруженной группировки противника и заняли 231 квартал в восточной части и 63 квартала в западной части города.

Юго-восточнее города КОМАРНО наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков

противника и нанесли ему большие потери в живой силе и технике.

На других участках фронта существенных изменений не было.

За 1 января наши войска подбили и уничтожили 19 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 4 самолета противника.

Бои в Югославии

Белград, 2 января (ТАСС). Верховный штаб народно-освободительной армии Югославии сообщает, что в Восточной Боснии разбиты в секторе Биелина—Брчко немецкие части.

В Санджаке югославские и албанские части продолжают совершать непрерывные нападения на отступающие в северном направлении долины реки Лим немецкие части и наносят им тяжелые потери. В секторе Биелополе ликвидировано несколько немецких опорных пунктов близ реки Дим. Ведущая в Приеполе дорога находится под миномет-

ной артиллерией югославских частей.

В долине реки Босна продолжаются бои на коммуникации Сараево—Брод. В Словении отбиты все немецкие атаки на освобожденную территорию Приморья. В Славонии продолжаются активные операции югославских частей на коммуникациях противника в секторе Джаково—Осиек и Рашице—Михолац. Немцы несут большие потери.

Укрепить дисциплину

Почему подземный транспорт на шахте им. Ем. Ярославского является узким местом?

Руководители шахты объясняют это недостаточным количеством вагонеток, отсутствием рельс для перестилки путей. Все это так. Но только ли в этом дело? Нет. Ведь, бывают же дни, когда при том же количестве вагонеток, при тех же путях транспорт вполне справляется со своими задачами, бесперебойно снабжает лавы порожняком.

Одна из причин слабой работы вагонеточного участка — низкая трудовая дисциплина. Здесь мало ответственности за порученное дело и отсюда аварии и неполадки. 30 декабря на транспорте была целая серия аварий. Лебедчица Егина уснула на работе и вагон с углем налетел прямо на лебедку — в результате простой 30 минут. Лебедчица Буймоза по халатности неправильно включила пускатель на наклонном квершлагге, в результате на верхней приемной площадке вагонами выбило 3 капитальных круга и роликотную раму. В этот же день, торопясь выйти на-гора, машинист электровоза Актенгеев сдал неисправную машину, даже не предупредив об этом сменяющего его машиниста тов. Трухина.

О какой же хорошей работе можно говорить после этого?

В плохом состоянии на участке транспорта и пути. Кроме того, что их необходимо ремонтировать, они захлаплены, не чистятся. Для ремонта путей, говорят, нет костылей. Но ведь их можно изготовить в достаточном количестве в шахтовой кузнице.

При недостаточном количестве порожняка, казалось бы, должно быть особенно бережное отношение к вагонному парку, своевременный и добросовестный его ремонт. Но этого на шахте нет. Механик участка транспорта тов. Таргунаков плохо контролирует работу ремонтников. Вагоны после ремонта быстро выходят из строя. На днях у только что вышедших из ремонта двух вагонов слетело колесо, оторвалась букса.

На участке транспорта есть немало стахановцев. Это — десятники т.т. Гребнев, Хазалин, Мешеряков, машинисты электровозов т.т. Трухин, Берлюгин, лебедчица т. Вздогва и многие другие. У них надо учиться честному, добросовестному отношению к делу, всем работникам подземного транспорта, а руководству шахты следует больше проявлять хозяйственной инициативы.

А. Высоцкая.

Трибуна агитатора

Крепче связь с массами

На предприятии, где директором т. Беглецов, в большинстве своем работает молодежь. За короткий срок она освоила новое для нее производство.

Предприятие выполнило годовой план 1944 года и уверенно идет к новым успехам в труде.

В этом немалая заслуга агитаторов, способствующих своей политической агитацией быстрейшему выполнению исторических указаний товарища Сталина.

Я работаю на этом предприятии 15 лет. Был мастером цеха, начальником отдела кадров, а сейчас исполняю обязанности диспетчера. Почти столько же лет работаю агитатором.

Я считаю, что каждому агитатору нужно быть хорошо подготовленным человеком, систематически повышать свой идейно-политический уровень. Я самостоятельно изучаю „Краткий курс истории ВКП(б)“, выступаю на теоретических конференциях, проводимых на нашем предприятии. Изучил книгу товарища Сталина „О великой Отечественной войне Советского Союза“. Ежедневно читаю газеты и слежу за политическими событиями. Готовлюсь к беседам с географической картой в руках.

Я агитатор-беседчик, а не чтец. Читают газеты у нас комсомольцы. А я провожу беседы в двух цехах предприятия. В 1944 году мною сделано 17 докладов на различные политические темы, это помимо бесед о международном и внутреннем положении СССР.

Особое внимание было мною уделено изучению доклада товарища Сталина о 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. По этому докладу я провел 6

бесед. Рабочие очень интересуются вопросами экономического положения зарубежных стран, в частности, Германии. К беседе на эту тему готовился особенно тщательно. Изучал экономическую географию. А когда проводил беседу, принес с собой в цех географическую карту. Рабочие слушали меня с большим интересом.

По второму разделу доклада товарища Сталина я провел две беседы. После бесед в своих выступлениях рабочие брали на себя новые обязательства. Лучшая стахановка цеха т. Корсакова обязалась в ответ на доклад товарища Сталина давать по полторы нормы в смену.

Ее горячо поддержала стахановка т. Синегубова. Так началось соревнование в цехе за лучший ответ на доклад товарища Сталина.

Цех, в котором я провожу агитационно-массовую работу, самый сложный. В прошлом он был самым отстающим. Большинство рабочих цеха не выполняло нормы выработки. Ежедневно я приходил туда и проводил беседы. В них я рассказывал об опыте лучших. Наладил выпуск стенной газеты, которая призвала ликвидировать отставание. На митингах, на цеховых собраниях поднимались вопросы о качестве продукции, о борьбе с браком, о лучшей организации труда, вопросы дисциплины. И отставание постепенно было ликвидировано.

Правда, в работе цеха еще много недостатков, есть еще рабочие, не выполняющие нормы выработки. И задача моя, как агитатора, состоит в том, чтобы в новом году, шире распространяя опыт передовиков, развивая социалистическое соревнование, добиться новых успехов.

В. Бричкин.

Почему меня отстранили от руководства бригадой?

(Письмо в редакцию)

Одно время наш участок № 2 на шахте „А“ работал плохо. Для этого было много причин. Вентиляционный штрек отставал от лавы, из-за несвоевременной посадки лаву заваливало породой. Вместо того, чтобы садить лаву по паспорту—через 3-4 вруба, садили через 6-7 врубов. Крепежный лес во-время не доставлялся. Из-за этого качающие смены простаивали по 3-4 часа.

Есть недостатки в техническом руководстве участком и сейчас. Об этом я рассказал на шахтном собрании. Я подверг критике работу начальника участка тов. Савельева. Критика эта не понравилась начальнику участка, и он отстранил меня от работы бригадира.

В 1944 году моя бригада досрочно выполняла годовой план угледобычи и выдала несколько тысяч тонн угля сверх плана. Мы выполнили свое обязательство, взятое при подписании новогоднего рапорта товарищу Сталину. Какие же основания у тов. Савельева отстранять меня от руководства бригадой? По моему „основание“ одно — недовольство критикой.

П. Чуркин.

Елка для детей фронтовиков

3 января в Дворце культуры состоялась общегородская елка для детей фронтовиков. Ребята пришли на елку в маскарадных костюмах. Члены пионерского клуба и воспитанники детского сада № 3 выступили на сцене с художественной самодеятельностью. После концерта дети получили подарки.

Галлеевой. При приближении к Солнцу подобные рои должны обзавестись газовой оболочкой и раскинуться на небе один или несколько хвостов.

Что же может произойти, если наша Земля погружается в хвост кометы? Понятно, ничего страшного Земле это погружение не принесло бы. Да и, как установлено, такие случаи уже бывали. Земля проходила, например, через хвост кометы Галлея. Как уже разъяснялось, хвост этот состоял из пыли и светящихся газов, но был крайне разреженный. А у Земли имеется «броня» — ее плотная атмосфера. Она то и не допустила проникновения даже в верхние свои слои слишком большого количества кометной пыли и газов.

Произошло нечто подобное такой картине: быстро мчится самолет, а навстречу ему несется крайне разреженная облака. Самолету и находящимся на нем людям это ничем не грозит. А ведь Земля мчится гораздо быстрее нашего воображаемого самолета! Ее скорость — почти 30 километров в секунду, то есть более 100 тысяч километров в час.

В 190 году, когда 19 мая должно было состояться погружение Земли в хвост кометы, ничего исключительного в земной атмосфере не наблюдалось, кроме некоторых довольно обычных в жизни нашей атмосферы явлений, галосов (кругов цвета радуги) и венцов вокруг Солнца и Луны. Венцы были такого оттенка, какой обычно у них бывает тогда, когда в атмосфере много пыли.

Защита диплома

В горном техникуме происходит сейчас выдающееся для каждого учебного заведения событие — студенты-выпускники защищают дипломные работы. Молодые специалисты получают путевку в жизнь, вступают на путь практического применения полученных знаний.

На днях происходила защита дипломов студентов по специальности горных техникумов эксплуатации.

На кафедре студентка Тилина. Рядом с ней, на классной доске, разработанные ею к дипломной теме чертежи. Работа выполнена тщательно и аккуратно. Перед членами комиссии объемистая пояснительная записка. Тов. Тилина обстоятельно рассказывает о разработанном ею способе проходки наклонного квершлага одного из пластов шахты „А“.

Председатель комиссии тов. Кривобок вопросами выясняет прочность и глубину знаний студентки.

— Как крепится забой?

— Как его проветривать?

— Какова допустимая скорость воздушной струи в очистном забое?

— Для каких целей расходуется инертная пыль и как ее рассчитать?

Тилина не спеша, тщательно обдумывая каждый вопрос, отвечает председателю комиссии.

Студентка Граждан защищает диплом на тему „Система разработки пласта Журицкого“. Она также показала солидные и прочные знания.

Однако, в некоторых работах чувствуется отвлеченность от практических условий, слишком большое увлечение общими положениями. Например, тов. Кривобок спрашивает:

— Каковы потери угля при вашем способе разработки?

В эти дни, как установлено было произведенными измерениями специальным пылесосом, выпало пыли несколько больше, чем обычно. Этим дело и ограничилось.

В 1861 году Земля тоже, повидимому, проходила через кометный хвост. А в 1872 году она столкнулась даже с самым ядром кометы Биелы. При столкновении с ядром кометы Биелы в земную атмосферу влетело множество крошечных тел, величиной в среднем меньше левого ореха, и еще меньших пылинки, величиной с булавочную головку. В результате наблюдался великопленный «звездный дождь». Только падали, понятно, не звезды, а крошечные тельца, влетевшие в нашу земную атмосферу. Эти тельца летели через все более и более плотные слои нашей атмосферы и в виде пыли оседали на земную поверхность. В своем стремительном полете через воздух тельца сильно нагревались, ярко накалялись и производили впечатление «падающих звезд». Многие из них расплылись в воздухе, так и не долетев до Земли.

На примере вопроса о кометах особенно наглядно можно видеть, как наука раскрывает глаза человеку, как она развеивает страхи перед теми или другими явлениями природы, какую роль играет познание человеком законов жизни мира.

(„Спутник агитатора“)

Работая над дипломом, студент об этом не подумал. Все будущие техники эксплуатации разработали и те вопросы, как расход леса (кубометрах) на тонну добытого угля, применение металлического крепления, организация труда в лаве и т. п.

— Ближе к теме! Эту задачу тов. Кривобок вынужден повторять довольно часто, которые студенты увлекаются общей характеристикой месторождений, историческими данными и недостаточное внимание уделяют практической стороне диплома.

Тов. Кривобок и остальные члены комиссии правильно обращают внимание студентов на то, что в практике работы им придется столкнуться с организацией труда, и с креплением, и с механизацией.

Следует отметить, что педагоги, прикрепленные к дипломантам в качестве руководителей, недостаточное внимание уделяют практической стороне дела. В дальнейшей работе это следует учесть.

Общее впечатление от дипломных работ не плохое. Чувствуется стремление молодых специалистов найти наиболее рациональные способы разработки месторождений, применить способы, дающие наибольший экономический эффект и позволяющие увеличить угледобычу. Все студенты-выпускники проходили практику на шахтах трестов, работали в качестве горных мастеров, помощников начальников участков, а некоторые даже заменяли начальников успешно справлялись с новыми ответственным делом.

Скоро в среду инженерно-технических работников угольного Кузбасса вольтется новое пополнение.

К. Дмитриева.

Ответ редактор
Р. ЛОБАНОВА.

Дворец культуры

5-6-7 января — гастроли лауреата Сталинской премии народного артиста орденоносца Н. И. СИМОНОВА, исполнителя главных ролей в картинах: «Петр Первый», «Возвращение», «Настасья Ивановна», «Горячие денечки», «Маленький Артем».

В репертуаре 4 сцены из комедии Островского — «Женитьба Белугина»; Пушкина — «Борис Годунов»; монографии Петра Павловича «Петр Первый» и др.

УЧАСТВУЮТ:

1. Артистка Ленинградского Ордена Трудового Красного Знамени Академического театра имени Пушкина Белоусова А. Г.

2. Лауреат конкурсов вокалистов Эммануил Голосовская (лирико-колоратурное сопрано).

3. Леопид Макурин (арии, романсы, фронтовые песни).

4. Надежда Мыш (роль).

Начало в 9 ч. вечера. Билеты продаются.

Горфэ напоминает бухгалтерам, что 10 января с/г срок представления отчета по форме № 47 а «Об удержании налогов с рабочих и служащих за 4 квартал 1944 года».

Что такое кометы?

(Из статьи профессора К. Баева)*

Оказывается, что масса кометы (даже наиболее крупной) совершенно ничтожна по сравнению с массой нашей планеты — Земли. Масса кометы составляет всего только несколько десятимиллиардных долей нашей земной массы. Хвост кометы — это облака маленьких пылинок и газов. Он светится под действием солнечного излучения. При значительной величине хвоста газы и пылинки в нем находятся в чрезвычайно разреженном состоянии. Если же всю массу кометного хвоста (то есть все количество вещества, составляющего хвост кометы) плотно сжать, то ее можно поместить в нескольких дорожных чемоданах. По сравнению со столь разреженной массой кометного хвоста атмосфера, окружающая земной шар, представляет собой плотнейшую броню.

В кометных хвостах имеются разного рода газы: азот, окись углерода или угарный газ, а в головках комет — кислород, очень ядовитый газ. Хотя некоторые из этих газов ядовиты, но плотная броня нашей атмосферы и быстрая движения как Земли, так и кометы делают невозможным проникновение этих газов к нам.

Состав головы кометы примерно

тот же, — газовый, — только в нем больше пылевидных твердых частиц, составляющих ядро кометы.

Самые ядра комет состоят из роя отдельных камешков и больших глыб, а то и из одной сплошной глыбы. Таких отдельных твердых тел в мировом пространстве носителей немало, и называют их метеоритами. Исследования С. В. Орлова показали, что поперечник ядра кометы не бывает больше 10 километров. Понятно, что такая относительно ничтожная масса не может представлять угрозы для Земли, поперечник которой составляет почти 13 тысяч километров.

Комет имеется очень много. Астроном Кеплер писал, что «небо наполнено кометами столь же обильно, как море рыбами». Каждый год астрономы наблюдают все новые и новые кометы. Но в большинстве своем они так малы, что их обнаруживают лишь путем мощных астрономических труб — телескопов.

Возникают кометы в недрах солнечной системы вследствие столкновения крупных метеоритов с малыми планетами (астероидами). В результате подобных столкновений могут возникнуть «рои» или «тучи» небольших тел, скопления метеоритов, пыли и газов, движущиеся по эллиптическим орбитам. Это и будут периодические кометы, вроде

* Окончание. Начало в № 2.