

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

1939 год

18

МАЯ

№ 50 (438)

Гор. Сталинка

Цена 5 коп.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ Города угля и металла

Десятилетие со дня основания города Сталинска и начала строительства Кузнецкого металлургического завода имени Сталина — радостный праздник всех трудящихся Сталинска. Этот праздник — яркое выражение побед социализма в нашей стране, торжества дела Ленина — Сталина.

XVIII съезду ВКП(б), товарищу Сталину делегация горняков, металлургов, работников химической промышленности Кузнецкого угольного бассейна рапортовала о претворении в жизнь идеи Великого Сталина о создании на Востоке второй угольно-металлургической базы. Делегация Кузбасса в своем приветствии XVIII съезду ВКП(б), выражая чувства и мысли горняков, металлургов и всех трудящихся Кузбасса, говорила: «Успехи, достигнутые нашей страной под мудрым руководством Великого Сталина за период между XVII и XVIII съездами ВКП(б), поистине грандиозны. Они знаменуют собой победу великого учения Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина и подтверждают правильность того пути, по которому ведет наш советский народ от победы к победе наша славная большевистская ленинско-сталинская партия и вождь народов Великий Сталин.

Победы социализма особенно велики, особенно знаменательны в далекой снежной Сибири, бывшей колонии русских царей, Сибири каторги и ссылки, горя, слез и страданий от безудержной эксплуатации царем, помещиками и капиталистами. Волею большевистской партии и мудрого Сталина бывшая каторжная таежная Сибирь превращена теперь в цветущий край социализма, в мощную индустриальную базу на Востоке нашей родины».

Наша делегация на XVIII съезде ВКП(б) подчеркнула, что этих грандиозных побед страна достигла не без трудностей. «Враги народа презренные изменники родины, троцкистско-бухаринские бандиты, в тесном сотрудничестве с японско-немецкими шпионами и диверсантами, орудовавшими в Кузбассе, всеми мерами старались сорвать строительство Кузнецкого угольного бассейна. Они хотели реставрировать капитализм, хотели отдать Сибирь на откуп японскому империализму, превратить ее в колонию иностранного капитала. Большевики Новосибирской области, высоко держа знамя социализма, при повседневном руководстве ЦК партии и лично тов. Сталина, разгромили вражеские гнезда предателей родины, наймитов иностранных капиталистов, агентов фашистских разведок».

Здесь, в Сибири, у подножья Горной Шории на реке Томи конкретным подтверждением коренной реконструкции народного хозяйства страны, подтверждением победоносного строительства социализма является история нашего завода и города.

Прошло 10 лет со дня основа-

ния Сталинска и начала строительства одного из первенцев первой пятилетки — Кузнецкого металлургического завода имени Сталина. В памяти трудящихся города и завода встают яркие факты славной истории стройки и освоения технической мощи завода.

В начале июля 1929 года начались земляные работы по подготовке железнодорожного полотна, соединяющего строительную площадку с Томской железной дорогой. А сегодня, 10 лет спустя, город имеет 250 тысяч квадратных метров хороших дорог. Новые жилые дома-гиганты, театр, кино, Металлургический институт, Дворец культуры металлургов, магазины, школы, трамвай, электричество — все это имеет теперь наш город. Усилиями трудящихся город приводится в культурный, благоустроенный вид. Трудящиеся разбивают скверы, озеленяют город. В 1938 году посажено 8 тысяч, а в этом году 45 тысяч деревьев.

16 апреля 1930 года было приступлено к земляным работам на доменном цехе, 1 апреля 1932 года задута доменная печь № 1, 3 апреля доменная печь дала первые 68 тонн чугуна. А теперь социалистическое обязательство доменщиков — давать ежедневно 5 тысяч тонн чугуна — воплотилось в реальные дела.

24 февраля 1932 года выдан первый кокс.

19 августа 1932 года выдана первая плавка первой мартеновской печи.

5 ноября 1932 года пущен блюминг.

30 декабря 1932 года получены первые рельсы, а за десятилетие завода рельсов прокатано столько, что можно опоясать в одну нитку весь земной шар.

В 1929 году была построена временная электрическая установка на 3 тыс. киловатт. Теперь ТЭЦ вырабатывает 108 тысяч киловатт электроэнергии.

27 июня 1929 года начались земляные работы по подготовке полотна железной дороги, соединяющей строительную площадку с Томской железной дорогой, а теперь выросли две крупнейшие станции: Новокузнецкая и Сортировочная. Вырос мощный железнодорожный узел, оснащенный электрифицированными путями и электрической централизацией.

Успешно развиваются угольные тресты «Куйбышевуголь» и «Молотовуголь». Осваивается новое богатейшее Байдаевское месторождение угля.

Замечательный итог десятилетия — рост новых кадров, развитие социалистического отношения к труду. От первых ударников стройки к первым людям, отмеченным высокой наградой: Михаил Русских — оператор блюминга, Роганов — моторист, Габдрахимов — строитель, Богачев — строитель, Ровенский — доменщик — до бурного развития стахановского движения и награждения орде-

нами и медалями Советского Союза лучших из лучших 26 стахановцев завода — таков путь, по которому ведет многотысячный коллектив завода и города партия Ленина — Сталина.

Незабываемые люди, факты, даты из истории города и завода встают в сознании трудящихся, как призыв, как сигнал к новым победам, — с удвоенной, с утроенной энергией, бороться за план третьей сталинской пятилетки, за полную реализацию лозунга товарища Сталина — превратить Кузбасс во второй Донбасс, за создание собственной сырьевой базы для Кузнецкого металлургического завода, за освоение задач выплавки новых сортов высококачественной стали.

Новосибирский обком ВКП(б) в своем решении о проведении празднования 10-летия Кузнецкого металлургического завода имени Сталина и города Сталинска призвал рабочих металлургов, горняков, железнодорожников, советскую интеллигенцию и всех трудящихся нашего города встретить славный десятилетний юбилей выполнением и перевыполнением производственных планов, высокими показателями производительности труда.

Организация социалистического соревнования в ознаменование десятилетия завода и города найдет дружный отклик среди всех трудящихся. В мартеновских цехах и в доменном цехе уже обсуждаются и будут приняты конкретные социалистические обязательства к празднованию десятилетия. Дело чести коллектива нашего завода выполнить полугодичную программу выплавки стали к 1 июля 1939 года и дать сверх плана 8—10 тысяч тонн стали, довести ежедневное производство стали, с чем стали с квадратного метра пода, расход жидкого чугуна до уровня показателей, принятых по социалистическому договору с Магнитогорским заводом.

Конкретно эти обязательства в честь десятилетия завода должны быть таковы. **По чугуну:** выполнить программу двух кварталов и дать сверх плана 10 тысяч тонн чугуна. Коэффициент использования объема печи, среднесуточное производство и расход металлургического кокса — довести до показателей, принятых по социалистическому договору. **По прокатным цехам:** выполнить программу по товарному прокату за полугодие и дать сверх плана 10 тысяч тонн.

Горняки шахт «Куйбышевуголь» принимают обязательство выполнить полугодичный план угледобычи и план подготовительных работ к 1 июля и дать сверх плана 40 тыс. тонн угля. Кроме этого, в их обязательство входит снизить себестоимость угля и дать экономию за полугодие в 250 тысяч рублей, довести механизацию

добычи до 50 процентов к общей добыче. По тресту «Молотовуголь» намечается дать сверх плана 57 тысяч тонн угля и получить экономию от снижения себестоимости угля в 540 тысяч рублей.

Социалистическое соревнование имени десятилетия завода и города только начинается. Надо, чтобы во всех коллективах были обсуждены и приняты конкретные социалистические обязательства. Состоявшиеся на днях при горкоме ВКП(б) совещание секретарей первичных парторганизаций установило последним сроком обсуждения и принятия на массовых собраниях социалистических обязательств по соревнованию имени десятилетия завода 20—22 мая.

К 10-летию десятилетия завода должна быть организована всесторонняя подготовка. По плану, утвержденному горкомом партии, идет подготовка к изданиям специальных сборников. Подготавливается сборник «Десять лет Кузнецкого завода и города». Редакция научно-технического сборника Кузнецкого металлургического завода готовит специальное издание технического сборника. По заданию Новосибирского обкома ВКП(б) литературно-художественный журнал «Сибирские огни» выпускает специальный номер, посвященный десятилетию.

Планом подготовки к празднованию десятилетия предусмотрено восстановление и открытие краевого музея в Сталинске. Существующий производственно-технический музей комбината будет реорганизован и расширен до масштаба юбилейной выставки.

В юбилейные дни организуются массовое народное гулянье, районный слет стахановцев завода, шахт, транспорта, города, собрания знатных строителей, металлургов, шахтеров, транспортников, интеллигенции города, детского гулянье, физкультурный парад, соревнования физкультурников Кузбасса, смотр художественной самодеятельности, лекции и доклады о заводе и городе.

В ознаменование десятилетия Новосибирский обком ВКП(б) поручил новосибирской госкиностудии выпустить ко дню празднования исторический короткометражный кинофильм «10 лет города угля и металла». Будет создана доска почета имени десятилетия завода и города.

Металлурги, горняки, железнодорожники, советская интеллигенция и все трудящиеся города Сталинска встретят десятилетний юбилей строительства завода и города выполнением и перевыполнением производственных планов, высокими показателями производительности труда, освоением новых сортов качественных сталей, широким движением за культурное строительство социалистического города — города угля и металла, носящего имя великого вождя народов, учителя и друга трудящихся товарища Сталина. („Б. С.“ 15-V-1939г.)

ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ

Всю ночь продолжалось прощание трудящихся столицы с любимцами народа Героями Советского Союза Анатолием Серовым и Полиной Осипенко.

Утром 14 мая в Колонный зал Дома Союзов, как и накануне, начали стекаться тысячи людей.

В зале непрерывно находятся родные и друзья покойных. Безмерна скорбь в эти часы последнего прощания. Горе осиротевших семей разделяет сегодня весь великий народ, безвременно утративший своих славных героев.

16 часов 30 минут. Герои Советского Союза, друзья поднимают траурные катафалки. Траурная процессия направляется на Красную площадь. Останки героев в последний путь сопровождает почетный военный эскорт: пехота, кавалерия, артиллерия...

Безмолвна в эти минуты Красная площадь, где собрались многочисленные делегации трудящихся столицы. Всюду видны сотни портретов Анатолия Серова и Полины Осипенко.

Слышится отдаленный рокот моторов... И вот над Красной площадью появляются эскадрильи боевых самолетов. Это — друзья провожают погибших пилотов в последний путь, отдают им прощальный салют.

На Красной площади траурные катафалки принимают руководители партии и правительства, которые устанавливают останки знаменитых летчиков на постамент против мавзолея Ленина. На трибуну мавзолея поднимаются товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Л.М. Каганович, Калинин, Андреев Микоян, Жданов, Шверник, Берия Маленков, Булганин, Мехлис, Щербаков, Ярославский, Шкирятов, М.М. Каганович, Буденный, Фадеев, Лозовский, Попов, Герои Советского Союза Александр Осипенко, Шевченко, Гризодубова, Раскова и другие.

Траурный митинг открывает товарищ Н.А. Булганин. От имени Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) выступает заместитель наркома обороны армейский комиссар первого ранга товарищ Л.З. Мехлис.

Затем слово предоставляется секретарю МК и МГК ВКП(б) товарищу А.С. Щербакову и боевому сподвижнику Анатолия Серова — Герою Советского Союза полковнику В.И. Шевченко.

Траурный митинг окончен. Руководители партии и правительства во главе с товарищем Сталиным, представители высшего военного командования, Герои Советского Союза бережно поднимают катафалки и направляются к кремлевской стене.

Древняя стена Кремля навсегда приняла останки народных героев. Гремит прощальный оружейный салют. Оркестр исполняет „Интернационал“. Военские части в боевом порядке проходят перед мавзолеем, воздавая честь погибшим командирам Красной Армии, чьи имена всегда будут храниться в памяти народа, чьи дела всегда будут примером беззаветного служения великой социалистической родине, делу Ленина — Сталина. (ТАСС)

В ПОМОЩЬ ИЗУЧАЮЩИМ
„КРАТКИЙ КУРС ИСТОРИИ ВКП(б)“

Кто такие „экономисты“

Так называемые „экономисты“ были первой соглашательской, оппортунистической группой внутри русских марксистских организаций. Эта группа пришла к руководству петербургского „Союза борьбы за освобождение рабочего класса“ после ареста В. И. Ленина и его ближайших товарищей по революционной работе в Петербурге (декабрь 1895 г.). Новые руководители „Союза борьбы“ называли себя „молодыми“ в отличие от „стариков“ — Ленина и его соратников.

„Союз борьбы“ был, по определению В. И. Ленина, первым серьезным зачатком большевистской партии. Поддерживая и направляя борьбу рабочих за их экономические требования, он связывал ее с борьбой против самодержавия, добивался соединения социализма с рабочим движением, политически воспитывал рабочих.

„Экономисты“ же („молодые“) свернули с этого пути, заняли явно неправильную, оппортунистическую линию. Они считали, что рабочему классу незачем заниматься политикой, это, мол, дело либеральной буржуазии. Они советовали рабочим бороться только за улучшение своего экономического положения (повышение заработной платы, сокращение рабочего дня и т. п.).

Политическая борьба, борьба против царизма, была, как учил Ленин, важнейшей, давно назревшей задачей пролетариата России, находившегося в полном бесправии и жесточайшем угнетении. Не свергнув царизма, рабочий класс не мог добиться сколько-нибудь существенных перемен в своем положении, не мог рассчитывать на серьезный успех даже в чисто экономической борьбе, не мог организовать своих сил для борьбы за свои классовые интересы. А либеральная буржуазия уже тогда зарекомендовала себя крайне робкой, непоследовательной, нерешительной в борьбе с царизмом, она охотно шла на сделки с ним.

Но „экономисты“ не считались со всем этим. Они пытались ограничить борьбу рабочего класса узко-экономическими задачами „данной минуты“. Отсюда следовали все прочие „теории“ и рассуждения „экономистов“. Раз пролетариату не следует вести политическую борьбу, то, — рассуждали они, — не нужна ему и самостоятельная политическая партия. Достаточно „чисто рабочих союзов“, кооперативов, касс взаимопомощи и т. п. организаций, действующих от случая к случаю, обособленно, вразброд, без руководства единой централизованной партии рабочего класса. И „экономисты“ в своей печати воспевают это кустарничество, кружковщину, идейную разноголосицу, организационную разобщенность и неразбериху, преклонялись перед стихийностью рабочего движения. А теория самотека, теория стихийности, — писал тов. Сталин, — „есть теория преуменьшения роли сознательного элемента в движении, идеологии „хвостизма“, логическая основа всякого оппортунизма“ („Вопросы ленинизма“, издание 10-е, стр. 14).

„Экономисты“ были против того, чтобы рабочий класс боролся за свержение царизма, за политическую свободу, за социализм. Они хотели сделать рабочее движение политическим приложением „хвостом“ буржуазии. Они тащили его назад от уже достигнутого уровня развития, сводя все дело к борьбе за „пятачок“, выдвигая лишь „приемлемые“ для буржуазии требования.

Принижая значение революционной теории, отрицая руководящую роль партии и роль социалистической идеологии, „экономисты“ разоружали рабочий класс идейно и организационно. Они были проводниками буржуазного влияния на пролетариат, ибо „всякое умаление социалистической идеологии, всякое отстранение от нее означает тем самым усиление идеологии буржуазной“ (Ленин, т. IV, стр. 391—392).

В. И. Ленин называл „экономистов“ русской бернштейниадой. Что это значит? Бернштейн (германский социал-демократ) предпринял открытый поход против марксизма, отвергая учение основоположников научного социализма о революции и диктатуре пролетариата, о пролетарской партии и т. д. Сочинения ревизиониста Бернштейна распространились в России при самом благосклонном содействии царской охранки. Бернштейн призывал рабочих не к революции, не к борьбе с буржуазией, а к соглашению, к сотрудничеству, то-есть к добровольной отдаче себя в рабство, на вечную капиталистическую каторгу. Русские „экономисты“ были усердными учениками и последователями Бернштейна. Вот почему борьба Ленина и его соратников против „экономизма“ была одновременно и борьбой против международного оппортунизма.

В. И. Ленин прежде всех распознал в лице „экономистов“ основную ячейку соглашательства, оппортунизма и повел непримиримую борьбу с ними. Когда в 1899 г. Прокопович, Кузкова и другие „экономисты“ выступили со своей платформой („Кредо“), В. И. Ленин, находясь в ссылке, организовал протест 17-ти марксистов — политических ссыльных, где разоблачил враждебные пролетариату взгляды авторов „Кредо“. В последующих своих работах Ленин до конца вскрыл буржуазное существо „экономизма“, его предательскую роль в отношении рабочего класса. Ленинская газета „Искра“ и вышедшая в 1902 г. знаменитая работа Владимира Ильича „Что делать?“ завершили полный идейный разгром „экономизма“.

Оппортунистические идеи „экономизма“ находили своих последователей во всех антипартийных, антибольшевистских группировках — от меньшевиков до троцкистов и правых оппортунистов, всех этих реставраторов капитализма, докатившихся до гнуснейшей роли наемных убийц — шпионов фашизма.

Д. Ершов.



ЛУЗАНОВ Е. Е., составитель поездов станции Новокузнецк-сортiroвочная, держатель „Переходящего мандата“.

ДО 5 НОРМ В СМЕНУ

В социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки стахановцы вагонного участка Усаты добились замечательных успехов в работе. Отдельные дают за смену до 5 норм выполнения производственной программы.

Слесарь текущего ремонта тов. Горбачев с подручным тов. Зварыгиным меняют колесную пару у вагона за 1 час 46 минут, выполняя производственное задание на 246 процентов.

Кузнец тов. Титарников с молотобойцем тов. Заболотниковым отковали за смену гаек (дюйм и три четверти) 34 штуки, выполнив задание на 422 процента. Кузнец тов. Заболотников и молотобоец тов. Оброскин дали 492 процента, кузнец тов. Клевакин и молотобоец тов. Репин — 563 процента.

Токарь-бандажник тов. Листопадов обтачивает бандаж вместо 3 часов 54 минут по норме за 1 час 15 минут, выполняя норму на 421 процент.

Токари-шеечники тт. Ташлыков и Труфакин добились быстрой и качественной обточки колесных пар. Вместо нормы 2 часа 33 минуты они обтачивают их за 52—58 минут, выполняя задание на 443 процента. Машинист тов. Кукушкин окрасил крышку четырехосного вагона 14 часов за 48 минут вместо 1 часа 45 минут, дав хорошее качество работы.

З. У.

РАБОТАЛИ ОТЛИЧНО

В социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки третья смена ст. Усаты добились хороших показателей в своей работе. Сейчас смена занимает первое место по станции.

Маневровый диспетчер тов. Белокобыленко умело руководит сменой, старается повседневно улучшать ее работу.

В дежурство 16 мая смена

показала стахановские образцы работы. За день отправлено 10 поездов на ст. Белово и 8 поездов на ст. Новокузнецк, все они ушли строго по графику.

Замечательно работали дежурный по станции тов. Шишов, сигнальщик тов. Дымов, дежурный по станции нового парка тов. Божков. Составитель тов. Савенков и сцепщик тов. Сумской

формировали поезд за 30 минут, при норме 45 минут. Старший осмотровщик тов. Тарасов и осмотровщик тов. Костылев осматривали поезд за 30—40 минут, при норме 75 минут.

В это дежурство смена получила от руководителей отделения отличную оценку.

А.

Оператор Раиса Безносорова

В мае 1934 года на станцию Новокузнецк-сортiroвочная приехала молодая девушка Раиса Безносорова. Она училась в течение года в железнодорожной школе и давно горела желанием научиться работать оператором станции.

Когда Раиса Безносорова явилась к начальнику станции и объяснила цель своего приезда, некоторые руководители отнеслись к ней недоверчиво, девушку прирешили учиться к опытному оператору, но это было не долго, оператор категорически отказался, обучать нового товарища — несправится она с этой работой — заявил он начальнику.

Тогда Раиса Безносорова вышла работать списчиком вагонов, а в свободное время упорно старалась ознакомиться с техникой работы оператора.

В июне 1934 года внезапно заболел оператор товарищ Бойко

и заменить его было некому. На эту работу вышла Раиса Безносорова.

Ей трудно было на первых шагах самостоятельно работать оператором, однако Раиса Безносорова не растерялась, упорно и внимательно осваивала технику операторской работы.

Когда окружающие ее работники увидели как энергично и настойчиво Раиса взялась за новое дело, прошлое недоверчивое отношение к девушке вскоре изменилось. Ей охотно стали оказывать помощь.

В 1938 году оператор станции Раиса Безносорова вступила в ряды Ленинского комсомола и взяла обязательство добиться стахановских образцов в своей работе.

Девушка честно и добросовестно выполняла свое обязательство. Сейчас она стахановка, одна из лучших операторов станции Новокузнецк-сортiroвочная.

Раиса Безносорова является хорошим помощником дежурному по станции. Сложную и ответственную работу оператора она всегда выполняет быстро, четко. Приняв циркулярный приказ она фиксирует прибытие и отправленные поездов в настольном журнале, своевременно и быстро передает все сведения диспетчеру.

У стола тов. Безносорова никогда не встретишь скопления машинистов и кондукторов, она быстро отмечает маршруты, Раиса не допускает браков и нарушений трудовой дисциплины, вежливо относится к посетителям.

Девушка-оператор, комсомолка Раиса Безносорова показала подлинно стахановские образцы на производстве, она, как и миллионы девушек нашей славной родины еще раз доказала, что труд для каждого трудящегося СССР стал делом чести, доблести и героизма.

Н. Чешкина.

КУЛЬТУРНО ОБСЛУЖИТЬ ПАССАЖИРА —ДОЛГ КАЖДОГО ПРОВОДНИКА

Во второе пассажирское отделение проводницей я поступила в январе 1937 года. Сначала ездила с кольцевым поездом до Магнитогорска, а затем меня перевели в поезд № 55-56.

Первое время работать было трудно. Я твердо не знала своих обязанностей.

Упорно работая над собой, посещая кружки по повышению квалификации, я на много выросла в своей производственной работе и стала стахановкой.

Отправляясь в поездку, при приеме вагона я тщательно его осматриваю. Проверяю ходовые части, внутреннее оборудование, смотрю не просрочен ли годовой ремонт, ревизия букс, ревизия тормоза и т. д.

Во время следования в пути слежу, чтобы в вагоне у меня всегда было чисто и если в ва-

гоне загрязненный пол я его мою сама не ожидая того пункта, где его должны мыть.

В пути следования я также слежу и за ходовыми частями вагонов. Благодаря моей бдительности я предотвратила несколько аварий поездов № 56. Однажды, подвезая к блоку Аверьяновка я вышла в тамбур и услышала ненормальный стук, я встала на лестницу, ничего не видно, а когда вагон прошел по стрелкам я увидела, что отпал кронштейн и повис до земли. Я выкинула красный сигнал, поезд остановился и авария была предотвращена. За бдительность мне была объявлена благодарность.

За добросовестное отношение к работе, вежливое и культурное обслуживание пассажиров я два раза премирована деньгами и получила три благодарности.

На станции Сон войдя в вагон

после посадки я около двери нашла кошелек, в нем оказались документы и 670 рублей денег, я разыскала потерпевшую и вручила кошелек.

Несмотря на свою старость (мне уже 49 лет), я во время следования с поездом 55-56 после своего дежурства обслуживаю пассажиров чаем.

О своих методах работы, как добиваюсь лучшего и культурного обслуживания пассажиров я рассказываю своим товарищам по работе, это им помогает улучшать работу.

Сейчас на основании приказа наркома № 81 мы развернули подготовку к летним перевозкам пассажиров, заключаем социалистические договоры на лучшее обслуживание пассажиров.

А. В. Слобожанина — проводница Новокузнецкого резерва.

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ОРГАНИЗОВАТЬ БОРЬБУ ЗА КУЛЬТУРНУЮ, БЕЗАВАРИЙНУЮ РАБОТУ

Восстановим утраченное первенство

(Письмо командиров и стахановцев единой комсомольско-молодежной смены станции Новокузнецк-сортiroвочная)

Выполняя ленинское указание, что „Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд, забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда...“ Наша комсомольско-молодежная смена в пред'ездовском соревновании не плохо боролась за выполнение боевых приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

Мы с каждым днем добивались новых успехов в повышении погрузки угля и металла, в укреплении трудовой дисциплины.

Повседневную популяризируя лучшие методы стахановской работы, множили ряды стахановцев. Инициаторы индивидуального социалистического соревнования составитель тов. Матвейчук, сцепщик тов. Тихонов, скрутки тов. Корчагин, старший стрелочник тов. Жиров, осмотрщики тт. Полевой, Новиков, пролазчик тов. Ануцин, автоматчик тов. Пудов, машинист тов. Штаненко и другие своим личным примером внедряли передовые методы социалистического труда.

В социалистическом соревновании единых смен шли впереди и нам было вручено переходящее красное знамя отделения и полотнодела. В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки перед нами стояла боевая задача — закрепить достигнутые успехи.

Однако этого не вышло. Получив переходящее красное знамя мы командиры и стахановцы успокоились, зазнались и ослабили борьбу за укрепление трудовой дисциплины, за выполнение приказов наркома № 83-Ц и № 209 Ц.

В результате чего в апреле сцепщик Шадрин грубо нарушил

Правила технической эксплуатации. Он выпустил паровоз из депо без разрешения дежурного по станции. Из-за брака смена лишилась переходящего красного знамени.

В первой половине мая мы работали еще хуже. Смена допустила 2 брака в работе. Составитель тов. Матвейчук взрезал стрелку, а тов. Дергачев свалил 2 вагона. 14 мая осмотрщик вагонов Косенков выпустил на перегон поезд с незаправленными буксами, из-за чего произошло горение букс в пути и поезд выбился из графика.

Такая позорная работа нашей комсомольско-молодежной смены дальше нетерпима. Имеются все возможности, чтобы наша смена стала передовой.

Мы решительно осуждаем элементы зазнайства, успокоенности, повлекшие за собой недисциплинированность отдельных работников смены.

Сейчас, когда армия железнодорожников и весь советский народ готовится к Дню железнодорожника, мы решительно перестроим свою работу. Все, от командира до уборщицы, развернем борьбу с дезорганизаторами трудовой дисциплины, бракоделами и нарушителями Правил технической эксплуатации.

К 30 июля смоём позорное пятно, сделаем смену передовой и вновь завоюем переходящее красное знамя.

А. Легков, В. Курбатов, А. Кабанов, М. Лещенко, К. Лепешкина, И. Гуляев, З. Жиров, С. Тихонов, К. Черных, В. Шуклин, С. Дергачев, В. Лисицин.

ОВЛАДЕНИЕ ТЕХНИКОЙ ОБЕСПЕЧИЛО ПОБЕДУ

В прошлом году за безаварийную работу я получил наркомовскую премию. В этом году работаю также без брака и нарушений Правил технической эксплуатации. За кривоносовскую езду начальник депо тов. Бобин объявил мне благодарность.

В день открытия XVIII съезда Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) мне вручили „Переходящий мандат“, стахановско-кривоносовской работой я закрепил его за собой.

Этих побед в социалистическом соревновании я добился прежде всего упорной работой над повышением своего технического уровня, изучением Правил технической эксплуатации, четким выполнением их и любовным уходом за паровозом.

Своим личным примером привил любовь к паровозу всей паровозной бригады. Помощник машиниста тов. Кривокустов и кочегар тов. Ермаков образцово ухаживают за паровозом.

Перед каждой поездкой мы тщательно осматриваем свой па-

ровоз, смазываем и крепим его, ибо малейший недосмотр за паровозом влечет брак или аварию.

Мы тщательно следим за исправностью насоса, автотормозов и песочницы. За дежурство делаем не менее двух раз продувку котла и дымогарных труб, правильно приготавливаем смесь углей, что обеспечивает высокую форсировку котла и дает возможность водить тяжеловесные поезда на высоких технических скоростях без растяжек и обрывов.

За последние 8 дней на участке Новокузнецк-Мундыбаш я провел 3 тяжеловесных поезда.

Включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки я взял обязательство к Дню железнодорожника — 30 июля — изучить Правила технической эксплуатации на отлично.

В. Куршев — машинист паровоза № 738-19 депо Новокузнецк.



ИВЛЕВ Р. Е., старший стрелочник станции Новокузнецк-сортiroвочная, держатель „Переходящего мандата“.

ПО-КРИВОНОСОВСКИ

15 мая инструктор по автотормозам Новокузнецкого депо коммунист тов. Бурков и машинист паровоза № 738-19 тов. Драгунов на участке Новокузнецк-пассажирская-Мундыбаш провели тяжеловесный поезд весом 2222 тонны, при норме 1800.

На станцию Мундыбаш они прибыли на 42 минуты раньше расписания. Коммерческая скорость доведена до 41,3 километра в час, вместо 31,6 по норме.

Г. Десятков.

Соблюдать Правила технической эксплуатации

Незыблемым законом для железнодорожников являются Правила технической эксплуатации, только строгое их соблюдение обеспечивает четкую безаварийную работу. Но не все работники станции Усаты уяснили это себе.

Составитель старого парка т. Белибежко не чувствует за собой той ответственности, которая на него возлагается и поэтому, допускает браки в работе, грубо нарушая Правила технической эксплуатации.

Еще недавно Белибежко работал не плохо, но возмнив о себе, что работает хорошо бросил заниматься повышением своего технического уровня, а это привело к тому, что он стал нарушителем Правил технической эксплуатации.

В дежурство 12 мая Белибежко допустил брак в работе — сход 2 платформ с рельс одним скатом. Получилось это потому, что он применил сигналы неправильно, нарушив инструкцию по сигнализации.

Сейчас Белибежко необходимо посещать техническую учебу, еще раз глубоко изучить Правила технической эксплуатации и инструкцию по сигнализации, чтобы к Дню железнодорожников снять с себя позорное пятно бракодела.

З. Алексеева.

Работаю безаварийно

Составителем поездов нового парка на ст. Усаты я работаю с 1937 года. За весь период работы не имею браков и нарушений Правил технической эксплуатации. За безаварийную работу получил несколько поощрений.

Безаварийной работы я добился прежде всего точным выполнением Правил технической эксплуатации и слаженностью в работе с людьми своей бригады.

Участок, где я работаю трудный по своему расположению, имеется большой под'ем и уклон и поэтому при формировании приходится применять башмак и тормоза. Но это нисколько не затрудняет мою работу.

Чтобы быстро производить формирование поездов необходимо

четко и точно подавать сигналы, внимательно следить за приготвлением маршрутов стрелочниками. В работе мне хорошо помогают стрелочники 9 и 10 постов, машинист тов. Атуцин и сцепщик тов. Ромашов.

Свой практический опыт работы я передаю товарищам на стахановских школах путем лекций и бесед и сам участвуя в обсуждении вопросов получаю неплохую учебу. Кроме того, повышаю и общеобразовательный уровень.

К 30 июля — Дню железнодорожников — я добьюсь еще лучших производственных показателей.

М. Першин — составитель поездов нового парка ст. Усаты.

Успех обеспечила массово-воспитательная работа

Долгое время единая смена маневрового диспетчера ст. Новокузнецк-сортiroвочная тов. Дзезюля отставала от остальных смен. Причина отставания — слабая массово-воспитательная работа.

Командиры и стахановцы смен поставили перед собой задачу во что бы то ни стало завоевать первенство в социалистическом соревновании единых смен. Они взялись за укрепление трудовой дисциплины.

Я, как агитатор смены, стал вести массово-воспитательную работу. Перед вступлением на дежурство регулярно читаю газеты, провожу беседы.

Маневровый диспетчер тов. Дзезюля и сменный мастер пункта технического осмотра тов. Шкуррак на планерных совещаниях рассказывают о лучших методах работы стахановцев и о недостатках работы прошлых дежурств.

Инициаторы социалистического соревнования составитель поездов тов. Лузанов, машинист т. Ци-

дулин, старшие стрелочники тт. Ивлев, Бутянов, дежурный по станции Михалев и другие подняли знамя борьбы за коллективное стахановское движение. По их инициативе перед вступлением на дежурство весь коллектив смены стал заключать индивидуальные социалистические договора по профессиям на одно дежурство.

Работники технической контрольной плелись в хвосте. Они тормозили работу смены. Особенно плохо работали технический контрольный тов. Беликова и списчик тов. Соболев, а когда смена им оказала помощь, то эти товарищи стали работать лучше.

Подняв массово-воспитательную работу на должную высоту коллектив единой смены добился выполнения взятых на себя социалистических обязательств. Он завоевал первенство в социалистическом соревновании единых смен и получил переходящее красное знамя руководства отделения.

Кайгородов — агитатор смены.

Что порождает браки

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле руководителем партии и правительства говорил о машинистах так: „Надо чтобы все наши машинисты работали так же хорошо и вели наши поезда так же аккуратно по графику, как работает и ведет вперед поезд нашей революции наш первый машинист товарищ Сталин“.

Для этого необходимо, чтобы машинисты обогащали свою память передовой революционной теорией марксизма-ленинизма, повседневно повышали свой технический уровень и свято выполняли техническую конституцию железных дорог — Правила технической эксплуатации.

Машинист Акинин 20 января на перегоне Новокузнецк-сортiroвочная — завод растянул состав. 17 апреля, он следуя с поездом в Мундыбаш, имел несколько остановок по нагону пара и привел состав с опозданием на 1 час

48 минут, а 26 апреля допустил горение дышлевых подшипников, чем выбил 2 поезда из графика.

Проведенные проверочные испытания знаний Правил технической эксплуатации, сигнализации и инструкции по движению поездов машинистами депо Новокузнецк показали, что Акинин плохо знает Правила технической эксплуатации так как, он не выдержал испытания.

Кандидат в члены ВКП(б) машинист Нефедов, не работающий над повышением своего технического уровня, превратился в бракодела. 7 января на станции Абагур он проехал контрольный столбик и сделав неправильное торможение допустил аварию. После этой аварии он сделал еще 4 брака.

Вот наглядные примеры того как переработавшие над собой люди, не повышающие своего технического уровня превращаются в аварийщиков.

Д. Георгиев.

ПО-БОЕВОМУ ВЫПОЛНЯТЬ ПРИКАЗ НАРКОМА

В своем приказе № 81 Народный комиссар путей сообщения товарищ Каганович обязал начальников пассажирских служб в самый кратчайший срок образцово подготовиться к летним перевозкам пассажиров, обеспечить их культурное обслуживание в поездах и на вокзалах.

Во втором пассажирском отделении с получением этого приказа развернулась подготовка к летним перевозкам пассажиров. Прежде всего приказ был доведен до всех работников службы путем тщательного разъяснения. Лучшая бригада по культурному обслуживанию пассажиров тов. Борзенковой взяла социалистические обязательства.

Для обслуживания пассажиров в поездах штат проводников укомплектован полностью. Кроме того согласно телеграммы начальника дороги будет подготовлено еще 50 проводников. Все проводники сдали гостехминимум.

Постельное белье полностью укомплектовано, инвентарь для уборки в вагонах, как ведра, веники и так далее, есть.

Коллектив проводников в своих рядах имеет 86 стахановцев и 48 ударников, из них к 1 мая было премировано 16 человек тт. Борзенкова, Бесецкая, Слободянина и другие и 29 вынесена благодарность за добросовестное отношение к работе.

Но наряду с этим в подготовке к летним перевозкам пассажиров еще имеются недостатки. Особенно плохо обстоит дело с вагонами. Из приписного парка 27 четырехосных вагонов, сейчас в поездах находится только 14 вагонов, а 13 ремонтируется. В ремонте в Омском вагонном депо 8 вагонов стоят от месяца и до года, большая задержка их там из-за отсутствия унитазов и фаянсовых чашек для умывальников.

Из приписного парка 78 двухосных вагонов, в поездах находятся только 53 вагона, остальные в ремонте на других отделениях.

В Мундыбаш вместо культурного поезда, который был организован в прошлом году комсомольцами, сейчас состоит всего из одного 4-х осного вагона и 6-ти двухосных, что никак не удовлетворяет пассажиров, в вагонах теснота, оборудованы они плохо. Не лучше оборудованы

поезда идущие до Абакана.

Сейчас особенно необходимо обратить внимание на пригородный поезд Новокузнецк-Усаты, так как в ближайшие дни открывается Зенковский парк культуры и отдыха, отсюда будет большой приток пассажиров, надо всеоружии быть готовым к приему этих пассажиров.

Оздоровительный ремонт вагонов производится без отцепки и с отцепкой, но отцепочный ремонт зачастую задерживается по вине пассажирского отделения, оно не может дать в ремонт сразу несколько вагонов.

Годовой ремонт вагонов в вагонном депо Новокузнецк из-за неимения унитазов и чашек для умывальников срывается. Начальник вагонного участка Новокузнецк тов. Сергеев обещал многое, но ничего не сделал.

Производственная работа по ремонту проходит не по технологическому процессу. Сначала делают покраску, а потом производят электропроводку, хуже того снаружи вагоны перекрашиваются уже по 3 раза, так как это ответственное дело поручили неквалифицированным малярам.

Среди дежурных по пассажирскому отделению еще есть факты бесконтрольности в работе, что приводит к срывам поездов. 9 мая в 7 часов 45 минут дежурившая тов. Черненко дала заявку дежурному по станции на прицепку вагона № 4837 к поезду № 68, но не проверила выполнения. В последствие оказалось, что только за 10 минут до отхода поезда начали производить прицепку, из-за чего поезд отправление был задержан на 6 минут.

Начальник 2-го пассажирского отделения тов. Лушников в плохой подготовке к летним перевозкам пассажиров оправдывает себя тем, что якобы он сделал все, послал несколько телеграмм в управление для досылки вагонов и на этом успокоился.

Чтобы образцово провести летние перевозки пассажиров и культурно их обслужить тов. Лушников должен мобилизовать весь коллектив работников на успешное выполнение приказа наркома.

З. У.

В прокуратуре Новокузнецкого отделения

9 мая 1939 года в прокуратуру Новокузнецкого отделения поступило сообщение о железнодорожниках вагонного участка ст. Новокузнецк-сортiroвочная осматривающие вагоны Сонине и слесаре вагонного депо Сторчилов, совершивших преступление, предусмотренное статьей 193—12 пункта «А» УК РСФСР.

Имея цель уволиться Сонин 6 мая сделал опоздание на 30 минут, а Сторчилов 7 мая сознательно опоздал на 1 час 30 минут.

Следствием установлено, что Сонин и Сторчилов являлись дезорганизаторами производства. Сонин, как браковщик, а Сторчилов за нарушение трудовой дисциплины имеют дисциплинарные взыскания.

Несмотря на разъяснения со стороны командиров и следственных органов Сонин и Сторчилов на работу выйти отказались, продолжая дезертировать.

Дело дезорганизаторов производства Сонины А. М. и Сторчилова С. П. следствием закончено и передано в судебные органы.

ЗА РУБЕЖОМ

Французская печать о гибели Героев Советского Союза т.т. Серова и Осипенко

ПАРИЖ, 12 мая (ТАСС).

Вся вечерняя парижская печать отдается на трагическую гибель Героев Советского Союза майора Полины Осипенко и комбрига Анатолия Серова. Газеты помещают портреты тов. Осипенко, приводят биографические данные о погибших летчи-

ках и отмечают их героизм и высокую техническую культуру. Сообщение о гибели тов. Осипенко газета „Энтрэсижан“ начинается словами: „Погибла Полина Осипенко, одна из первых летчиц мира, первая, кто она поставила беспримерное количество мировых рекордов.“

Героическая борьба китайского народа

Уже 22 месяца японские захватчики ведут грабительскую войну в Китае. За эти месяцы войны великий китайский народ понес большие жертвы. Однако, эти жертвы не пропали даром. Сейчас японцы уже не могут с такой сравнительной легкостью, как это было в самом начале войны, занимать крупные города и обширные территории Китая.

Силы китайской армии значительно возросли. Усилился размах партизанского движения в тылу у японских захватчиков. Только лишь в одной Манчжурии действует 300-тысячная партизанская армия, в боях с которой за последние месяцы японцы потеряли 3 тысячи 600 человек убитыми, свыше 5 тысяч ранеными.

Растет единство китайской армии с народом. Оно находит свое выражение в проходящей ныне кампании по заключению общенационального договора между армией и народом. По этому договору армия и народ берут на себя обязательство всеми доступными средствами бороться против японских захватчиков до окончательной победы над ними.

Крепнет тыл китайской армии. Идет большое строительство новых военных заводов, железных и автомобильных дорог. Все это дает возможность китайской армии в ближайшее время перейти в генеральное контрнаступление и уже сейчас приносит свои результаты. Истощенные каждодневными боями на фронтах и в тылу с партизанами, японские войска уже не в состоянии перейти в большое наступление. Инициативу боев теперь взяли китайцы. В апреле месяце китайские

войска перешли в частичное контрнаступление на центральном и южном фронтах.

На центральном фронте, захватив главный город провинции Цзянси-Наньчан, японцы намеревались продолжать наступление на Чанша—столицу провинции Хунань. Однако, китайские войска приостановили это наступление. За первые 20 дней апреля китайские войска очистили от японцев свыше 80 городов. Во второй половине апреля китайские части подошли вплотную к Наньчану. Сейчас бои идут в предместьях города. Западнее Ханькоу, в районе реки Хань китайцы также перешли в контрнаступление, вернув ряд городов. В северной части провинции Хэнань китайцы подошли к стенам большого города Кайфын.

В последние полтора месяца японцы потеряли на центральном фронте убитыми и ранеными около 100 тысяч человек.

На южном фронте китайские войска ведут бои в окрестностях Кантона. В апреле китайские части выбили японцев из 500 деревень и городов вокруг Кантона.

Терпя неудачи, японцы вымещают свою злобу на местном населении. В начале мая японская авиация зверски бомбила защитными и фугасными бомбами нынешнюю столицу Китая—Чунцин. Было убито и ранено больше тысячи мирных жителей.

Зверства японских захватчиков—свидетельство их бессилия сломить волю китайского народа в героической борьбе за национальную независимость своей родины.

(ТАСС)

ЕВРОПЕЙСКАЯ АКРОБАТИКА



Выступают „Два агрессора“ со своим обслуживающим персоналом. Бюро-клише ТАСС.

Одни обещания

С 19 апреля на ст. Калачево стоит груженный хоппер с отломленной с одного конца автосцепкой и открытым люком.

Для того, чтобы люк закрыть и отправить хоппер со станции необходимо его перегрузить.

Работники станции несколько раз обращались к руководителям грузовой службы т.т. Нечитайло

и Карлову с просьбой подослать вагон для перегруза, последние неоднократно обещали, но своего обещания не выполняют.

Диспетчеры отделения т.т. Котельников, Чумляков, Шипачев и другие много говорят об уборке вагона, но дальше разговоров дело не движется.

З. Комкова.

НАЛАДИТЬ БЕСПЕРЕБОЙНУЮ ТОРГОВЛЮ ВАГОН-БАЗЫ

На разезде Калачево проживает свыше 300 рабочих и служащих, работающих на станциях Новокузнецк-пассажирская и Новокузнецк-сортiroвочная. Вагон-база прибывающая с пригородным поездом в 6 часов 30 минут далеко не удовлетворяет запросы людей.

Обычно на выгрузку, перевозку и приемку хлеба и продуктов затрачивается не меньше двух часов, после чего продавцы тт. Черников и Палухин закрывают вагон-базу, оставляя свыше 200 человек без хлеба. Так было и 9 мая.

В этот же день продавец тов. Черников получив овсянную и пшеничную крупы, сначала стал продавать овсянную, а когда народ разошелся пустил в продажу пшеничную крупу. Такие случаи у него не единичны.

Начальнику райтрансторгпита необходимо навести порядок в вагон-базе и главное изменить расписание прибытия ее на разезд, чтобы продавцы сумели обслужить полностью всех покупателей.

С. П. Свойкин — контролер-нормировщик 9-го вагонного участка.

Ослабили работу среди комсомольцев

Секретарь узлового комитета комсомола станции Новокузнецк-пассажирская взялся вести предмет математики в школе мастеров социалистического труда, а основную работу среди комсомольцев ухуудшил.

Постановления VIII Пленума ЦК ВЛКСМ слабо проводятся в жизнь комсомольской организации. Политическая пропаганда поставлена плохо. Из 325 комсомольцев на лекции присутствуют только 35.

Члены узлового комитета равнодушно смотрят на эти факты.

Первичные комсомольские организации 7-й дистанции связи и головного буфета до сих пор не сдали в горком ВЛКСМ списки для замены комсомольских билетов, а тов. Бабурин сообщил в политотдел и горком, что эта работа на его участке уже закончена.

Я думаю, что узловой комитет станции обсудит поведение тов. Бабурина и по-настоящему развернет работу среди комсомольцев в разрезе решений VIII Пленума ЦК ВЛКСМ.

Мамаев — инструктор политотдела по комсомолу.

НЕТ СЛАЖЕННОСТИ

Общественным ревизором в вагонном участке Усаты я работаю второй год. Я оказал большую помощь командирам по выявлению браковедов и в устранении браков. На днях вскрыл допущенные браки при осмотре вагонов Горным и Манкевым.

Но я еще не добился слаженности вагонников с движением. Составители и дежурные по путям без всякой договоренности с вагонниками снимают поставленные ограждения поездов.

Лукин.

Отв. редактор Т. Кузьменко.