

Ко всем стахановцам-кривоносовцам, ударникам, инженерам и техникам, командирам и политработникам железнодорожного транспорта

Обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги

Дорогие товарищи железнодорожники!

30 июля—Всесоюзный день железнодорожного транспорта, радостный праздник великой железнодорожной державы. Четыре года тому назад, в большом Кремлевском Дворце, передовые железнодорожники удостоились высокой чести—их принял великий Сталин, руководитель партии и правительства.

Товарищ Сталин в своей исторической речи поднял на исключительную высоту государственное значение железнодорожного транспорта СССР. Великий машинист локомотива революции дал железнодорожникам сталинскую путевку—к новым победам! Наш возжд и учитель высоко оценил тогда еще первые успехи железнодорожников, вселил в них бодрость и несокрушимую веру в свои силы, со сталинской мудростью и прозорливостью начертал путь дальнейшего подъема социалистического транспорта.

«Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта,—говорил товарищ Сталин,—требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке». Транспорт СССР должен быть четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером.

Воодушевленные сталинским вниманием, железнодорожники за прошедшие четыре года под руководством своего любимого наркома тов. Л. М. Кагановича поработали немало для выполнения сталинских указаний. 100 тысяч вагонов погрузки в сутки—вот результат славной борьбы железнодорожников. Железнодорожный транспорт стал передовой отраслью народного хозяйства.

Сделано немало, но многое еще надо сделать. Нельзя забывать, товарищи железнодорожники, что у нас есть еще крупные недостатки в работе, что мы не использовали еще всех резервов для выполнения и перевыполнения плана перевозок, особенно грузов первой категории, что у нас есть отстающие дороги и участки, что локомотивы используются у нас еще не на полную мощность, и надо с большей еще энергией и настойчивостью добиваться высокого качества работы, четкости и слаженности всего железнодорожного конвейера. Мы должны наши недостатки вскрывать открыто, честно, до конца, как учит нас товарищ Сталин, ибо без критики двигаться вперед нельзя.

Вся сталинская армия железнодорожников под водительством своего железного наркома разворачивает борьбу за новый подъем в работе железнодорожного транспорта, за большевистское выполнение исторических решений XVIII съезда ВКП(б).

Накануне Дня железнодорожника с новой силой разворачивается социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Каждый железнодорожник принимает установленную правительством в июле ежесуточную погрузку в 102 тысячи вагонов, как боевое руководство к действию, как акт величайшего доверия страны к нам, железнодорожникам. И дело нашей чести—выполнить план перевозок, обеспечить досрочное выполнение Третьей Сталинской Пятилетки. Для этого у нас имеются все возможности, все условия.

На XVIII съезде ВКП(б) тов. Л. М. Каганович указывал, что если сократить простой вагонов на станциях на один час, это даст возможность увеличить погрузку на транспорте более чем на 5 тысяч вагонов. Вот где они, товарищи, наши реальные резервы для перевыполнения плана погрузки.

Ускорение оборота вагона, сокращение простоя подвижного состава на станциях—это генеральная задача железнодорожников сейчас!

Не случайно подлые враги народа, презренные предельщики выступили против ускорения оборота вагонов. Они пытались скрыть этот резерв транспорта от всей массы железнодорожников. Контрреволюционные предельщики были наголову разгромлены нашей партией, нашим сталинским наркомом тов. Л. М. Кагановичем. Железнодорожники ускорили оборот вагонов, улучшили их использование, увеличили погрузку. Но возможности для ускорения оборота вагона еще не исчерпаны.

В своем боевом приказе № 157-Ц «Об обеспечении государственного плана перевозок на июль месяц 1939 года» тов. Л. М. Каганович наметил совершенно конкретные мероприятия для нового роста погрузки, для ускорения оборота вагона. Надо, товарищи, ускорить продвижение поездов, полностью выполнить регулировочное задание по передаче порожняка для дорог Донбасса, Кузбасса, Урала и Сибири, Севера, усилить маршрутизацию, освободить узлы от излишка вагонов, по государственному использовать порожние направления. Это—наш путь в борьбе за погрузку 102 тысяч и более вагонов в сутки, за ускорение оборота подвижного состава.

Товарищи железнодорожники!

Всесоюзный День железнодорожного транспорта—славная, незабываемая дата в жизни каждого железнодорожника. Давайте развернем социалистическое соревнование за большевистское выполнение приказа № 157-Ц, за ускорение оборота вагона, за высокое качество работы.

Пусть каждая станция, каждое отделение и дорога сократят простой вагонов не меньше чем на час—два,—и новый подъем погрузки будет гарантирован.

Пусть на каждой станции развернется борьба с непроизводительными задержками поездов, за рациональное, государственное использование каждого вагона.

Ускорить оборот вагона—значит добиться слаженной работы всех работников транспорта—паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов, значит свято соблюдать новые графики движения поездов и планы формирования—отправлять грузы маршрутными поездами, значит высококачественно формировать поезда, высококачественно ремонтировать паровозы и вагоны, высококачественно ремонтировать и содержать путь. **Достижение нового, более высокого качества всей работы транспорта—решающее условие дальнейшего подъема.**

Товарищи машинисты! Становитесь застрельщиками нового подъема соревнования, по-кривоносовски, без задержек, по графику водите тяжеловесные поезда, внедряйте передовой метод эксплуатации—кольцевую езду, будьте организаторами слаженной, дружной работы с движенцами, с вагонниками, полностью используйте мощную паровозную технику. Берегите свои машины, любовно за ними ухаживайте, вместе с комплексными бригадами приведите их в полную боевую готовность к предстоящей зиме.

Широкая возможность открыта теперь перед участниками диспетчерии. Умелое регулирование движения поездов, разумное использование резерва, четкое продвижение поездов по графику—вот то, что позволит быстрее обрабатывать вагон.

Товарищи диспетчеры! Покажите свое мастерство, ведите составы строго по графику, боритесь за полное использование подвижного состава, давайте высокую коммерческую скорость движения поездов.

Основной очаг задержек и непроизводительного простоя вагонов представляют сейчас сортировочные станции, именно здесь наносится удар по быстрому обороту вагона. Только одна наша станция Дебальцево, вследствие плохой работы в июне, отняла у транспорта более 2,500 вагонов.

Передовые коллективы станции настойчиво борются с непроизводительными простоями вагонов. Наш Краснотиманский узел четкой, отличной работой сумел только за девять дней июля дать дополнительно под погрузку 575 вагонов. Это—настоящее большевистское дело. Так работать могут все сортировочные станции.

Что для этого нужно? Прежде всего, безоговорочное выполнение приказа № 157-Ц, четкое формирование поездов по утвержденным планам формирования, быстрый роспуск составов с горки, слаженная работа движенцев с бригадами маневровых и горочных паровозов, умелое, оперативное руководство станционных и отделенческих командиров.

Часто вагон стоит из-за пустяков: опоздал с разметкой технический конторщик, не сговорились, как передвигать вагоны машинист и составитель, отлучился сцепщик и т. п. На это уходит секунды, минуты, а они складываются в часы и сутки. Вот почему

борьба за четкость в работе, за высокую культуру во всех операциях на сортировочных станциях приобретает важнейшее значение.

Товарищи маневровые диспетчеры, составители, технические конторщики, машинисты маневровых и горочных паровозов! От вас во многом зависит, насколько быстро будет обрабатываться вагон. Покажите подлинный класс кривоносовской работы, быстро формируйте и отправляйте поезда, не теряйте ни одной минуты непроизводительности. Поднимайте работу решающих узлов, освобождайте их от излишка вагонного парка, настойчиво боритесь за выполнение приказа № 157-Ц, работайте четко и слаженно, как требует от железнодорожников великий Сталин.

Многие могут сделать для ускорения оборота вагона осмотры вагонов и слесари. Часто они отцепляют вагоны, когда в этом нет никакой надобности, подолгу производят безотцепочный ремонт. А составы стоят! Передовые вагонники железных дорог поняли, на каком важнейшем государственном посту они находятся, и всеми силами стремятся организовать безотцепочный ремонт вагонов без задержки поездов.

Товарищи вагонники! Займите передовое место в борьбе за ускорение оборота вагона, слаженно работайте с движенцами в узлах, на приемно-отправочных путях, не держите составов, быстро осматривайте и ремонтируйте вагоны.

Маршрутизация—огромный резерв для роста погрузки. Но мы еще очень слабо используем этот важнейший источник улучшения работы. А насколько ускорился бы оборот вагона, если работники погрузочных станций рука об руку с клиентурой по-настоящему взялись бы за формирование отправительских маршрутов: скорее стали бы получать продукцию заводы, фабрики, колхозы, совхозы.

Работники Дебальцевского узла нашей дороги развернули борьбу за формирование маршрутов и создали для этой цели маршрутное бюро, которое вместе с Углесбытом распределяет погрузку угля так, чтобы поданные вагоны загрузились в адреса какого-либо одного потребителя. Создана определенная система в погрузке, а также снабжении и в распределении груза для промышленности, помогающая нам увеличить число маршрутов. Любая крупная погрузочная станция может перенять опыт дебальцевского коллектива.

Товарищи работники грузовых станций! Полностью выполняйте планы породовой погрузки, не задерживайте вагоны под погрузкой и выгрузкой, формируйте маршруты так, чтобы не было нужды перерабатывать вагоны в пути.

Большое и почетное место в борьбе за ускорение оборота вагона принадлежит вагонному мастеру и главному кондуктору. Сплоченная работа поезда бригады—залог быстрого продвижения поездов.

Товарищи главные кондукторы, вагонные мастера! Ведите вверенные вам поезда строго по графику, не допускайте остановок в пути, общими силами боритесь за быстрое продвижение вагона.

Товарищи путейцы! Добивайтесь отличного текущего содержания пути, боритесь за нулевой балл на околотаках и дистанциях, искореняйте предупреждения—это зло, тормозящее быстрое продвижение поездов, высококачественно и точно в установленные «окна» ремонтируйте путь и готовьте его к зиме. Помните, что борьба за быстрый оборот вагона требует беспрекословного продвижения поездов по перегонам и нормальных условий для маневровой работы на станциях. Здоровый, надежный, прочный путь во многом решает быстрое продвижение поездов!

Товарищи начальники дорог, политотделов, начальники служб, отделений, депо, станций, дистанций, участков, политработники, инженеры и техники—вся советская интеллигенция транспорта! Ваш долг—возглавить, организовать, ширить поднимающееся соревнование железнодорожников, помочь всем честным и добросовестным работникам транспорта овладеть передовыми стахановско-кривоносовскими методами работы, готовить каждое звено

(ОКОНЧАНИЕ СМ. НА 2 СТР.)

Ко всем стахановцам-кривоносцам, ударникам, инженерам и техникам, командирам и политработникам железнодорожного транспорта

Обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги

(ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО СМОТРИ НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ).

транспорта к зиме. Проверьте, как выполняются социалистические договоры и обязательства, заключенные между дорогами и другими звеньями транспорта, организуйте людей на выполнение государственных заданий, на ускорение оборота вагонов.

Наша Северо-Донецкая дорога, работающая в общем неплохо, все же не выполняет задания по обороту вагонов, и прежде всего потому, что на многих станциях простой вагонов значительно превышает норму.

Используя имеющиеся резервы и развертывая борьбу за выполнение приказа № 157-Ц, мы обязуемся ко Дню железнодорожного транспорта довести оборот вагонов до 1,50 суток при норме 1,60 суток. Этим мы дадим дополнительно под погрузку 915 вагонов в сутки. Задача— вполне реальная и осуществимая.

Чтобы достигнуть такого оборота, мы должны снизить простой транзитных вагонов до 4,3 часа при норме 4,6 часа, простой под погрузочными операциями— до 13 часов при норме 13,3 и повысить участковую скорость до 26,5 километра при задании 26,1. На нашей дороге в соревнование за ускорение оборота вагонов включаются работники всех профессий, связанные с движением поездов.

Большие резервы заложены и в сокращении простоев вагонов под выгрузкой. Опыт работы станций нашей дороги— имени Л. М. Кагановича, Переездной и других—показал, что нулевой остаток вагонов под выгрузкой к концу суток—реальное дело. Соревнование за нулевой остаток под выгрузкой безусловно даст большой экономический эффект и поможет улучшить оборот вагонов.

С каждым днем на дороге крепнет дружба с горняками. С ними соревнуются коллективы 25 угледогрузочных станций. Стахановцы транспортных цехов активно борются за снижение простоя вагонов на подъездных путях. Транспортный цех треста «Первомайскуголь» снизил простой вагонов под маршрутной погрузкой на полтора часа, а под немаршрутной погрузкой— на 0,2 часа. Дальнейшее укрепление производственной дружбы, новые, более жесткие нормы

простоя вагонов на подъездных путях, которые необходимо ввести, помогут лучше использовать вагоны, ускорят их оборот.

Товарищи железнодорожники! Задача, которую мы поставили перед собой, с успехом может быть решена коллективом каждой дороги, каждого отделения, депо, станции, вагонного участка.

Ускорение оборота вагона—это тот рычаг, с помощью которого транспорт уверенно и твердо вступит в большевистскую зиму, поднимется на новую, высшую ступень.

Мы должны развернуть социалистическое соревнование так, чтобы не только достойно встретить Всесоюзный день железнодорожника, но и продолжить соревнование с еще большей силой после 30 июля, чтобы встретить зиму во всеоружии и провести ее по-сталински!

Борьбу за ускорение оборота вагонов нужно вести систематически, повседневно, и поэтому успешная подготовка к Всесоюзному дню железнодорожника должна стать началом борьбы за большевистское решение этой генеральной задачи.

Мы обращаемся с особой просьбой к железнодорожникам дорог Урала, Сибири и Востока. Вы, товарищи, первыми вступаете в зиму, и страна ждет от вас, что в летнее время вы полностью преодолите свои затруднения и плечом к плечу вместе со всей армией железнодорожников будете добиваться дальнейшего расцвета транспорта.

Соревнование коллективов двух магистралей Донбасса—Северо-Донецкой и Южно-Донецкой—дало замечательные результаты. Проверив выполнение наших договоров, мы решили продолжить соревнование с железнодорожниками Южно-Донецкой и одновременно вызвать на соревнование коллектив Томской дороги. Северо-Донецкая, Южно-Донецкая и Томская—дороги угля и металла. Значение этих дорог для страны очень велико. Будем вместе бороться за первое место по сети железных дорог!

Товарищи железнодорожники! Мы призываем вас развернуть всеобщее социалистическое соревнова-

ние на ускорение оборота вагонов. Добьемся высокой социалистической культуры в работе железнодорожного транспорта. Встретим Всесоюзный Сталинский день железнодорожника полным выполнением приказа № 157-Ц, перевыполнением государственного плана перевозок, по-боевому подготовимся и проведем зиму 1939-1940 гг.

Успех нашего дела зависит прежде всего от нас, железнодорожников. Выполняя указания товарища Сталина, развернем с новой силой критику и самокритику наших недостатков. Критика и самокритика—ключ, при помощи которого мы сможем быстро устранить эти недостатки и двигаться неуклонно вперед, добиваясь того, чтобы транспорт работал четко и слаженно, как часовой механизм!

Стахановцы и командиры Северо-Донецкой дороги:

В. Егоров—начальник Северо-Донецкой дороги, **В. Воробьев**—начальник политотдела дороги, **М. Чеботарев**—председатель дорпрофсожа, **А. Богданов**—начальник Дебальцевского отделения, **Г. Юрченко**—начальник станции Никитовка, **К. Краснов**—начальник станции имени Л. М. Кагановича, **Ф. Пилипенко**—машинист депо Дебальцево-Восток, **П. Фатеев**—начальник политотдела Дебальцевского отделения, **М. Конопкин**—машинист депо Лиман-Север, **Г. Василенко**—дежурный по Краснолиманскому отделению, **А. Мураховский**—дежурный по Ворошиловградскому отделению, **Н. Водважко**—диспетчер Дебальцевского отделения, **Г. Сизоненко**—составитель станции имени Л. М. Кагановича, **И. Семенов**—составитель станции Дебальцево-сорт., **М. Каплиенко**—составитель станции Дебальцево-сорт., **О. Ещенко**—маневровый диспетчер станции Никитовка, **А. Морозов**—начальник политотдела Ворошиловградского отделения, **М. Парфенов**—маневровый диспетчер станции Красный Лиман, **И. Бережной**—инструктор депо им. Л. М. Кагановича и другие.

ВЫЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ПРИНИМАЕМ!

С большой радостью мы, железнодорожники Томской, принимаем вызов стахановцев-кривоносцев, командиров и политработников Северо-Донецкой дороги и горячо подхватываем их призыв развернуть всеобщее соревнование за ускорение оборота вагонов, за высокую социалистическую культуру в работе железнодорожного транспорта, за полное выполнение боевого приказа № 157-Ц сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, за перевыполнение государственного плана перевозок и большевистскую подготовку к зиме 1939—1940 гг.

Передовики Северо-Донецкой дороги правильно указывают, что ускорение оборота вагонов—это рычаг, с помощью которого транспорт уверенно и твердо вступит в большевистскую зиму, поднимется на новую высшую ступень. Коллектив Северо-Донецкой дороги выразил и наши стремления, наши желания, призывая не только достойно встретить Всесоюзный день железнодорожника, но и продолжить соревнование с еще большей силой и после 30 июля, чтобы подготовиться к зиме во всеоружии и провести ее по-сталински.

Мы с радостью принимаем вызов передовых людей Северо-Донецкой дороги, которой соревнование Южно-Донецкой дорогой дало замечательные результаты, и включаемся в это соревнование трех важнейших дорог угля и металла. Перенимая опыт стахановцев-кривоносцев, командиров и политработников Северо-Донецкой и Южно-Донецкой, мы вместе с ними будем бороться за первое место на сети железных дорог.

Значение нашей дороги для народного хозяйства и обороны велико. Но Томская еще не справляется с поставленными задачами, отстает в выполнении государственного плана перевозок, особенно по грузам первой категории—углю, металлу, лесу и хлебу. Это значит, что не везде на нашей дороге сделаны выводы из тяжелых уроков прошлой зимы, когда движение поездов на многих участках в морозы из-за плохой подготовки к зиме было дезорганизовано, это значит, что у нас еще плохо используется богатейшая техника, которой оснащена наша дорога, плохо приводятся в

движение огромные внутренние резервы, имеющиеся для повышения погрузки и улучшения перевозок.

Вызов стахановцев-кривоносцев, командиров и политработников Северо-Донецкой дороги мобилизует нас, работников дороги, первой вступающей в зиму, еще в летнее время полностью преодолеть затруднения и мы с большевистской энергией, в боевых рядах сталинской армии железнодорожников будем добиваться новых побед социалистического железнодорожного транспорта.

Как и на всем транспорте, на нашей дороге передовики готовятся достойно встретить Сталинский день железнодорожника. Передовые коллективы станций—Кандадеп, Судженка, Анжерская, Топкинского вагонного участка, коллективы погрузо-разгрузочных контор дороги и др. досрочно выполнили полугодовые производственные программы. Знатные кривоносцы Новосибирского депо тов. И. Орлов, Беловского электродепо т. Величко, Тайгинского депо тт. Иванов, Васильев, Инского—Шедрин и Гулюк, Барнаульского—Кузнецов и Михеев, Рубцовского—Бондаренко и другие выступили инициаторами соревнования за повышение классности машинистов и образцовую подготовку паровозного парка к зиме. Первым сдал экзамен на механика 1-го класса тов. Орлов. Новых успехов добиваются водители тяжёловесных поездов и кольцевики Топкинского, Тайгинского, Новосибирского, Инского депо. Знатный стахановец мастер Инского вагонного участка тов. Лыков достиг блестящих результатов в организации безотцепочного ремонта вагонов, выдает поездкам стахановские гарантийные путевки и его славный почин подхватывают вагонники дороги. Диспетчеры Топкинского отделения т. Дайнаков, Инского—т. Максимов и др. добиваются стопроцентного отправления поездов по графику. Замечательно работают составители тт. Першин (Усяты), Марков (Кольчугино) и др.

В соревновании с угольщиками Кузбасса, в результате слаженной и дружной работы с шахтерами железнодорожников наших передовых станций, в первой

декаде июля план погрузки угля в тоннаже перевыполнен на 29 тысяч тонн.

Многочисленные примеры замечательной стахановско-кривоносской работы есть и на других участках дороги. Но мы отлично сознаем, что в целом работа нашей дороги еще во многом не отвечает требованиям приказа № 157-Ц и нас не покидает чувство тревоги за выполнение июльского плана перевозок, тем более, что мы еще не только не пополнили недогруз прошлых месяцев, но и в первой декаде июля снова недогрузили 3 140 вагонов общей погрузки, в том числе важнейших грузов—металла 280 вагонов, леса 1,340 вагонов, хлеба 1,240 вагонов.

Готовясь достойно встретить незабываемый в жизни каждого железнодорожника день 30 июля, мы, стахановцы-кривоносцы, ударники, командиры и политработники Томской дороги, с воодушевлением вступаем в социалистическое соревнование с железнодорожниками Северо-Донецкой за боевое выполнение приказа № 157-Ц, за ускорение оборота вагона и большевистскую подготовку к зиме.

Мы берем на себя выполнение следующих обязательств:

Оборот вагона на дороге при норме 3,4 суток выполнять 3,3 суток. Для этого мы будем транзитный простой вагона выполнять 5,7 часа при норме 6 часов, простой под грузовыми операциями выполнять 15 часов при норме 16 часов, участковую скорость выполнять 24 км. в час при норме 23,3.

К Сталинскому дню железнодорожника мы обязуемся перевыполнить июльский план общей и породовой погрузки. Полностью разгрузим Кузнецкий металлургический завод от запасов металла, Кемеровский Коксохимкомбинат—от кокса, погрузим сверх июльского плана 100 тысяч тонн угля.

Для успешного выполнения этих обязательств мы будем настойчиво добиваться четкой, слаженной работы паровозников, движенцев, вагонников, путейцев.

(Окончание см. на 3 стр.)

Вызов железнодорожников Северо-Донецкой принимаем!

(Окончание. Начало см. на 2 стр.)

Работы по путевому хозяйству в условиях нашей дороги, где зима начинается раньше, чем на других дорогах и где путь запущен, имеют решающее значение в подготовке к зиме. Железнодорожники Томской в соревновании с Северо-Донецкой обязуются ликвидировать отставание ремонтно-путевых работ и закончить выполнение плана капитального ремонта пути на 5 дней до срока, сдав все отремонтированные километры в эксплуатацию к 25 сентября при отличном качестве ремонта, ликвидировать аварийное состояние пути и ко Дню железнодорожника снять наименование аварийных очагов с 4-х дистанций (№№ 1, 9, 11, 16), к 1 октября — с 6 дистанций (№№ 5, 9, 14, 17, 19 и 20).

Железнодорожники Кузбасса обязуются к 15 сентября, на месяц раньше срока, полностью подготовить все дистанции пути, паровозное депо, вагонные участки и все предприятия к работе в условиях суровой сибирской зимы, чтобы встретить зиму организованно и провести ее по-сталински!

Товарищи железнодорожники Северо-Донецкой! Побоевому развертывая социалистическое соревнование и стахановско-кривоносское движение, железнодорожники Томской по-большевистски выполняют указания Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича и превратят магистраль Кузбасса в культурную, четко работающую, как точный часовой механизм, передовую дорогу нашей великой железнодорожной державы Советского Союза!

Стахановцы и командиры Томской дороги:

Т. Пушков — начальник Томской дороги, **В. Карасев** — начальник политотдела дороги, **Ф. Чирхин** — пред. дорпрофсожа, **Постоутенко** — упр. Кузбасскомбинатом, **Прокопов** — зав. трансп. отделом Кузбасскомбината, **И. Орлов** — кривоносец Новосибирского депо, **Бекетова** — путеобходчица 2-й дист., **Меркулов** — нач. Новосибирского отделения, **Газинский** — секретарь парткома Новосиб. узла, **Сидельников** — кривоносец депо Топки, **Лыков** — мастер Инского вагонного участка, **Бойков** — нач. ст. Кандалеп, **Шабалин** — маневровый диспетчер ст. Усаты, **Першин** — инструктор ст. Усаты, **Лузанов** — составитель ст. Новокузнецк, **Кочетыгов** — орденосец, кривоносец Новокузнецкого депо, **Махнева** — орденосец, секретарь комитета ВЛКСМ ст. Усаты, **Дейнеко** — составитель ст. Белово, **Шубин** — деж. по Беловскому отд., **Захлевный** — осмотрщик ст. Белово, **Коржук** — нач. Беловского политотдела, **Николенко** — нач. паровозной службы, **Гулюк** — кривоносец Инского депо, **Максимов** — диспетчер Инского отд., **Чередник** — нач. вагонной службы, **Быховцев** — осмотрщик ст. Рубцовка, **Коростелев** — главн. конд. Рубцовского рез., **Бондаренко** — инструктор Рубц. депо, **Облиенко** — секретарь партбюро Рубц. депо, **Ануфриев** — нач. Топкинского отделения, **Чумагин** — нач. грузовой службы, **Кузнецов** — депутат Верховного Совета РСФСР, маш. Барн. депо, **Шалашов** — нач. Тайгинского депо, **Корниенко** — деж. по управлению, **Казаковцев** — нач. службы движения, **Трофимов** — нач. Инского вагонного депо, **Калугин** — нач. службы пути, **Рыбалко** — ст. стрелочник ст. Новокузнецк-пасс., **Петухов** — пред. Топкинского райкома союза, **Коротков** — нач. трансп. цеха Кузнецкого завода, **Сергиенко** — грузчик ст. Новокузнецк и др. (Принято 11 июля на селекторном совещании, участвовало 300 чел.).

С новыми производственными победами к Дню железнодорожника

Готовясь к Дню железнодорожника я заключил социалистический договор с забойщиком шахты тов. Рыбаловым. Обратился к тов. Рыбалову с письмом, в котором указал, что наши специальности играют не малую роль. Он добывает уголь, а я этот уголь отправляю.

Вместе со своей комплексной бригадой я взял обязательства:

Формировать поезда и обрабатывать порожняк не более, как за 25 минут.

Строго соблюдать технологический процесс и Правила технической эксплуатации, отправлять поезда только по графику.

Сдать государственный технический экзамен не ниже чем на хорошо.

Тов. Рыбалов вызов мой принял и в свою очередь обязуется выполнить план добычи угля на 200 процентов, снизить зольность угля.

Сейчас я вместе со своей комплексной бригадой выполняю взятые на себя обязательства.

Поезда формирую за 20-25 минут при норме 45 минут. Хорошо, четко работает со мной сцепщик тов. Слепцов.

Когда я начинаю формировать состав сразу докладываю старшему осмотрщику тов. Шандаеву, что нужно после формирования сразу приступить к осмотру, указывая время.

Тов. Шандаев посылает на парк автоматчика тов. Орина, осмотрщика Шаталова и других работников, которые после формирования тут же приступают к осмотру.

Только при слаженной работе комплексной бригады можно добиться выполнения обязательств, взятых в соревновании с забойщиком тов. Рыбаловым.

А. И. Макаров — составитель поездов ст. Усаты.

Первенство останется за нами

В социалистическом соревновании имени XVIII съезда ВКП(б) моя 4 смена вышла на первое место по станции. Это первенство смена держит 3 месяца, работая без браков и нарушений Правил технической эксплуатации и борется за удержание завоеванного первенства.

Этого я добился правильным руководством смены, во время подмечаю недостатки в работе отдельных работников, помогаю им исправлять эти недостатки. Хорошо изучил людей своей смены, что дает возможность мне, как командиру, делать правильный подход в отдельности к каждому работнику.

Когда я принял смену технической учебы была развалена. Посещаемость составляла всего 20-30 процентов. Работники смены считали за повинность отбывать на техучебе. Никакой заинтересованности не было, занятия проводились сухо, не интересно.

Из-за такой постановки технической учебы не было производственного роста в смене, часты были браки в работе и нарушения Правил технической эксплуатации.

Я прежде всего взялся за налаживание технической учебы. Занятия стал проводить сам. Перестроил метод преподавания и на занятия стал ходить весь коллектив смены. Каждый был заинтересован почерпнуть что-то новое для себя. Не стало и браков в работе.

Помимо техучебы я занимался в отдельности с некоторыми работниками, давая им возможность вырасти в производственной работе и результаты индивидуальной учебы оказались не плохие. Тов. Гудков работал сцепщиком, я его подготовил на составителя, он сдал испытание на хорошо, работает по-стахановски, идет в числе лучших составителей.

Младшего стрелочника тов. Денисова подготовил на сцепщика. Сейчас он работает в комплексной бригаде тов. Гудкова, показывая образцы в работе.

Младший стрелочник тов. Федотов по моему совету стал готовиться на сцепщика. Занимался индивидуально, в отдельных случаях я ему помогал и через 17 дней он сдал испытание. Работает сцепщиком в комплексной бригаде составителя тов. Пучкова.

Изучая людей смены, их работу, я смело стал выдвигать работников из низов на более ответ-

ственные посты, что до этого боялись делать другие диспетчеры. Выросшие новые молодые кадры в смене показывают образцы высокой производительности труда. На время отпуска того или иного работника у меня в смене всегда найдется подготовленная ему замена, за помощью в другие смены обращаться не приходится.

Перед вступлением на дежурство, дежурный по парку тов. Фиско, не ограничиваясь информацией дежурившего диспетчера о положении на путях, сам обходит оба парка и о состоянии парков докладывает мне. Это помогает планировать работу.

За час до работы смена всегда в сборе. Проводим планерное совещание. В первую половину планерки проходит читка газет, беседы. Большое значение придано политмассовой работе в смене. Затем приступаем к обсуждению работы прошлого дежурства. Зачитываю план предстоящей работы, довожу его до каждого работника смены, даю задание комплексным бригадам.

После развода смены сам заключаю договор с диспетчерами Беловского и нашего отделений на взаимную помощь в работе. Затем вызываю диспетчеров угольных трестов „Сталинуголь“ и „Прокопьевскуголь“ с ними планируем общую работу погрузки и выгрузки.

Во время работы нужно уметь подойти к каждому работнику, не брать криком, как это делают другие диспетчеры. Криком, кроме нервозности в работе, ничего не добьешься, это только снижает производительность труда. Например, вызывая составителя тов. Гребнева, спрашиваю, сколько требуется времени выполнить ту или иную работу. Он сгорая отвечает 10 минут. Я объясняю, что вы не торопитесь, а продумайте свои возможности и устанавливаю приблизительно свое время, он соглашается и спокойно работает.

Сменный мастер пункта технического осмотра тов. Крутуха вначале придерживался установленного времени на осмотр состава, но побеседовав с ним я убедил его, что можно осмотр производить в более короткий срок. Он со мной согласился и это теперь применяет.

Хорошо зная работу угольных трестов, в моей смене никогда не срывается погрузка угля. Работая слаженно с диспетчерами уголь-

ных трестов, мы строим работу так, что прибывший порожняк на станцию в 14-15 часов успеваем загружать и выводить на станцию до конца отчетных суток.

В дежурство в ночь с 5 на 6 июля с шахты имени Кагановича нужно было вывести состав весом около 5 тысяч тонн. Такой состав никогда с этой шахты не выводился в виду большого подъема у светофора. Но если вывести этот груз по частям задержалось бы отправление поезда. Я поговорил с машинистом паровоза № 731-13 тов. Клим и он дал согласие вывести состав за один раз, свое обязательство выполнил с честью. Машинист тов. Клим водит поезда до Новокузнецка за 38 минут, тогда, как некоторые машинисты электровозов водят поезда за 50 минут.

При слаженной работе с копейцами мы оказываем взаимную помощь друг другу. Договором у нас не предусмотрено давать паровозы друг другу, но вот диспетчер треста „Сталинуголь“ тов. Зуев звонит, что у него испортился паровоз и грузовой маршрут вывести нечем. Я даю свой паровоз. Вывожу груз и туда отправляю порожняк под погрузку. Также и копейцы помогают мне. Составитель „Прокопьевскуголь“ тов. Бабин привел поезд на станцию, у меня не было паровоза формировать Новокузнецкий состав, я позвонил диспетчеру треста, он дал согласие о помощи в формировании и тов. Бабин помог формировать состав своим паровозом.

Вертушки угольных трестов со строительным материалом для шахт обычно в дежурство других маневровых диспетчеров простаивают, не пропускают с шахты на шахту. Я в свое дежурство предварительно договорившись с диспетчером треста „Прокопьевскуголь“ тов. Жданенко на какие шахты нужно подавать стройматериалы, пропускаю вертушки.

За быстрый пропуск вертушек начальник транспортного отдела „Прокопьевскуголь“ тов. Зуев объявил мне и тов. Жданенко благодарность.

Коллектив смены сейчас горит желанием, чтобы в Сталинскому дню железнодорожника добиться еще больших результатов в борьбе за выполнение плана погрузки угля.

И. С. Дрогин — маневровый диспетчер смены № 4 ст. Усаты.

ВНЕДРЯЕМ ПОЧИН тов. ЛЫКОВА

Из газет я узнал о замечательной инициативе стахановца Инского вагонного участка тов. Лыкова о применении гарантийных путевок. Такой метод работы во много раз улучшает качество осмотра и повышает ответственность.

Вступая на дежурство 3 июля я рассказал смене подробно о применении гарантийных путевок. Смена горячо одобрила почин инских вагонников и решила немедленно применить его у себя.

Первые поезда мы отправили 3 июля. Из трех поездов отправленных с гарантийными путевками две возвратились из Белово, отмечая хорошие результаты осмотра вагонов, а из Кузнецка путевка возвратилась с пометкой, что из состава отцеплен вагон по прокату бандажей.

Я сразу проверил, кто же да-

вал гарантийную путевку. Оказалось, что путевку давал осмотрщик вагонов Илюшин. Этот брак был обнаружен на планерке. Я сам поговорил с тов. Илюшиным. Он учел данные ему замечания и сейчас отправленные им поезда с гарантийными путевками до места назначения идут без малейшей несправности.

Поезда мы встречаем с ходу, осмотр начинаем производить с головной и хвостовой части состава. При обнаружении неисправностей я принимаю меры к быстрому ремонту.

В ночь с 12 на 13 июля я при отправлении поезда дал поезному мастеру тов. Хавронову гарантийную путевку следующего содержания:

„Гарантийная путевка“

Я, старший осмотрщик пункта технического осмотра станции

Усаты, Зачиняев, гарантирую вагонному мастеру тов. Хавронову проследование поезда № 936 до места назначения без поломок и задержек в пути. Прошу вагонного мастера и конечный пункт технического осмотра сообщить о состоянии поезда проследовавшего по гарантийному участку, о замеченных недостатках сообщить в пункт технического осмотра ст. Усаты Томской железной дороги.

В это же дежурство я получил ответ, что поезд № 936 проследовал до места назначения, до ст. Новокузнецк хорошо.

С такими путевками мы отправили 9 поездов. Я дал гарантийные путевки 6 поездам.

Применение гарантийных путевок — это новый подъем стахановского движения.

П. Г. Зачиняев — сменный мастер.

Образцово подготовить депо к зимнему сезону

Механический цех паровозного депо Новокузнецк проводит большую работу по подготовке к зиме.

Хозбригада цеха во главе с бригадиром тов. Лушниковым и по ремонту инструмента тов. Охременко в социалистическом соревновании дают хорошие производственные показатели. Отремонтировано и готово к эксплуатации паровое отопление. Слесари хозяйственной бригады товарищи Ерзин и Соболев брали обязательство закончить ремонт парового отопления к 1 июля. Это обязательство они выполнили честно и добросовестно.

Сейчас в цехе идет ремонт подъемных механизмов, домкратов и других, ремонтируются инструменты: тисы, тумбочки, молотки, ключи и так далее. Ремонт произведен на 50 процентов. Коллектив взял обязательство закончить эту работу к 20 июля.

Цех включился в работу по подготовке и заготовке деталей для паровозов и хозяйственных производств заготовка болтов, шурупов и арматуры.

Механический цех в среднем за июнь выполнил производственную программу на 186 процентов.

Лучшие стахановцы цеха показывают хорошие образцы работы. Токарь тов. Волошин держит "Переходящий мандат", производственное дневное задание в среднем выполняет на 217 процентов. Токарь-комсомолец тов. Пашико дает 167 процентов к плану.

Большую помощь подсобному цеху оказывает заместитель начальника депо тов. Сова, помогает в планировании текущей работы и дает технические указания.

Следует отметить, что из-за недостатка олова в механическом цехе не производится лужение бачков для питьевой воды. Начальник склада снабжения тов. Коротаев заявляет: «Нет разницы из управления, олово отпустить не могу».

В заготовительном цехе (мастер тов. Савинов) слабо идет подготовка запасных частей, не хватает деталей по поршневой группе. Из-за недостатка крейцкопфов серии «ЭМ» и «П» простаивает станок № 1 в механическом цехе.

Плохо готовится к зиме и строительная группа (мастер тов. Исаков). До сих пор не приступали к ре-

монту крыши здания депо, к перестилке полов и другим важнейшим работам.

Крыша в депо протекает. Зонты требуют замены, но вместо этого их выкрасили краской и на этом успокоились.

На поворотном кругу у депо мотор и прорезиненный ремень мокнут от дождя, но до сегодняшнего дня, несмотря на просьбы шорника тов. Берегового оградить их от дождя, еще ничего не сделано.

В депо плохо дело обстоит с постановкой противопожарных мероприятий. Пожарные рукава непригодны для работы на 75 процентов, не хватает огнетушителей, электропровода в механическом цехе требуют замены.

Начальнику депо тов. Бобину и его заместителю тов. Бутину необходимо в ближайшие дни полностью добиться материалов для ремонта депо и по-большевистски провести своевременно всю работу по подготовке к зимнему периоду.

Голат-Роговой — мастер подсобных цехов паровозного депо Новокузнецк.

ЗА РУБЕЖОМ

ИЗМЕНЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО КОНСУЛА В ИСПАНИИ

ПАРИЖ, 10 июля. (ТАСС). Вчера в Мадриде группой офицеров избит французский генеральный консул в Испании Жак Пижано.

СООБЩЕНИЕ ГАЗЕТЫ „ОРДР“

ПАРИЖ, 10 июля. (ТАСС). По сообщению газеты «Ордр», в Испании, в районе города Бадахос, в непосредственной близости к португальской границе, сконцентрирована итальянская моторизованная дивизия. По мнению газеты, дивизия предназначена для вторжения в Португалию, в случае международного конфликта.

ПОЖАР НА ЦЕЛЛУЛОИДНОЙ ФАБРИКЕ В КЛАЙПЕДЕ

ВАРШАВА, 10 июля. (ТАСС). Агентство Экспресс сообщает, что в пожаре на целлулоидной фабрике в Клайпедо уничтожены большие запасы целлулоида, заготовленные для германской армии. Агенты гестапо производят аресты рабочих и инженерно-технического персонала. Арестовано 36 рабочих.

К ВОЕННЫМ ДЕЙСТВИЯМ В КИТАЕ



Японские захватчики продолжают варварские бомбардировки мирных китайских городов и селений.

На снимке: жители одной из китайских деревень спасаются от воздушной бомбардировки японской авиации.

Всесоюзная сельско-хозяйственная выставка.



На снимке: Законченный строительством павильон Туркменской ССР. (Бюро-клише ТАСС).

ИНОСТРАННАЯ ХРОНИКА

На днях в столице Бельгии Брюсселе состоялась 20 тысячная демонстрация крестьян — поставщиков молока. Они протестовали против низких цен на молоко, установленных молочными трестами, в руках которых находится вся молочная торговля. Крестьянский союз объявил забастовку поставщиков молока.

По заявлению заместителя председателя испанского объединения городской недвижимости восстановление Мадрида после фашистского разрушения потребует не менее пяти лет. Если же работы будут вестись медленно, то на восстановление Мадрида потребуются жизнь целого поколения.

Двести курсантов полицейской школы, созданной япон-

цами в Нань Цзяо (южнее Шанхая), восстали против японских властей. После ожесточенной схватки с гарнизоном повстанцы присоединились к китайским партизанам.

9 июля близ города Саламанка (Испания) произошел взрыв порохового склада. Взрывом разрушена деревня, убито 80 человек, ранено 1500, пропало без вести 80 человек. Уничтожен товарный поезд, находившийся на вокзале. Причина взрыва неизвестна.

10 июля в Лондоне открылась выставка советского народного искусства, организованная английским обществом культурной связи с СССР.

В прошлом году в США погибли при различных катастрофах около 90 тысяч человек. Из этого количества свыше 16 тысяч человек стали жертвами несчастных случаев на производстве и более 32 тысячи погибли при автомобильных катастрофах. (ТАСС).

ПОПРАВКА

В газете «Магистраль Угля» № 68 от 12 июля по вине метранпажа не поставлена подпись маневрового диспетчера ст. Новокузнецк-сортпировочная тов. Шаркова под его статьей «Из отставших смена вышла в передовые».

Разгром шведов под Полтавой

Восьмого июля 1709 года — 230 лет назад — русские войска, предводительствуемые Петром I, в бою под Полтавой разбили шведскую армию.

Победа русских под Полтавой была самым выдающимся и решающим событием за время Северной войны Швеции с Россией, длившейся с 1700 по 1721 г.

Осенью 1708 года шведский король Карл XII вторгся в Литву и Белоруссию, а затем двинул 44-тысячную армию на Украину. На его сторону стал украинский гетман Иван Мазепа, обещавший Карлу подкрепление казачьими отрядами.

Изменнику Мазепе с трудом удалось собрать лишь 15 тысяч человек. Но, когда казаков заставили присягнуть Карлу XII, те повернули коней и покинули вражеский стан. Со шведами осталась лишь двухтысячный отряд кошевого атамана Гордиенки.

Всю зиму шведы грабили и разоряли украинские селения.

Карл XII мечтал о большом сражении, в котором надеялся разгромить русское войско. Но Петр I всячески мешал замыслам шведов. Небольшие русские отряды часто нападали на шведов, отбивали у них обозы, а затем быстро скрывались под покровом ночи.

В апреле 1709 года шведское войско подошло к небольшому городку Полтаве и осадило его. Около трех месяцев стояли шведы у Полтавы, но взять город им не удалось. Полтавский гарнизон под командованием Ивана Степановича Келина героически оборонялся. В июне до Карла дошли сведения, что Петр готовится к решительному сражению.

Петр действительно перевел свои войска через реку Ворсклу и раскинул лагерь вблизи противника.

Днем генерального сражения Петр назначил 10 июля (29 июня старого стиля).

Шведский король Карл XII решил предупредить события. В ночь на 8 июля шведская пехота вы-

ступила по направлению к русскому лагерю. Шедшей за ней коннице шведов удалось прорваться вперед.

Русские войска несколько отступили, но вскоре грозно заработала русская артиллерия. Шведы повернули в обратную сторону и удрали к лесу.

Утром 8 июля Петр двинул свои войска навстречу шведам. Русская армия шла в таком порядке: в центре — пехота под начальством Шереметева, с флангов — кавалерия, а артиллерия растянулась по всей линии.

В генеральном сражении с обеих сторон приняло участие около 50 тысяч человек.

В 9 часов утра противники сошлись на расстоянии ружейного выстрела. Правый фланг шведской пехоты, руководимый Карлом XII, ринулся на Новгородский полк и прорвал линию фронта. Тогда Петр сам повел войска в бой. Линия фронта снова сомкнулась. Обе армии сошлись вплотную. Началась рукопашная схватка, длившаяся около двух часов.

К 11 часам утра вся шведская армия, непрерывно обстреливаемая из русских пушек и

тесняемая русскими солдатами, представляла разрозненную толпу, со всех ног бегущую в расположение своего лагеря.

На поле битвы осталось 9.234 убитых шведа, не считая множества раненых. Русские потеряли в бою 1.345 убитыми и около трех тысяч ранеными. У шведов были отбиты 4 пушки и 137 знамен. В плен попал почти весь штаб шведской армии.

За один день полтавской битвы Карл XII, по общему утверждению, потерял плоды победы сражений.

Остатки шведской армии, отступавшие к югу, были настигнуты русскими у селения Переволочны на берегу Днепра. Раненый Карл бросил свое войско, вместе с изменником Мазепой переправился на другой берег Днепра и бежал в Турцию.

Шведы, оставшиеся у Переволочны, готовились к бою. Однако по первому требованию Меншикова сдаться командующий шведской армией граф Левенгаупт покорно сложил оружие. Вся шведская армия была взята в плен.

В результате полтавской битвы навсегда померкла военная слава шведского короля.

Престиж и могущество Швеции, по определению Ф. Энгельса, «пали именно вследствие того, что Карл XII сделал попытку проникнуть внутрь России; этим он погубил Швецию и покзал всем неуязвимость России».

И сегодня, вспоминая о полтавской победе, каждый советский патриот с гордостью может сказать:

— Наш народ всегда бил врагов, когда они вторгались в наши земли. Так было в далеком прошлом, так было и в годы гражданской войны, так было и совсем недавно у озера Хасан. И так будет со всяким, кто попытается перешагнуть священные рубежи нашей родины. Разница только в том, что прежде мы только изгоняли врага из своих земель, а сейчас уничтожим его на той территории, откуда он появится.

С. Глязер.

Зам. редактора Г. ЦУКАНОВ.