

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 10 (526)

29 января 1940 года, понедельник

ЦЕНА 5 КОП.

ЦЕННЫЙ ПОЧИН ПАРОВОЗНИКОВ НОВОКУЗНЕЦКА

КОМПЛЕКСНАЯ БРИГАДА ДЕНЗАНОВА ОБРАЗЦОВЫМ РЕМОНТОМ
ГАРАНТИРУЕТ МАШИНИСТАМ ПАПАВИНСКИЙ ПРОБЕГ ПАРОВОЗОВ



По представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций за стахановско-кривоносовскую работу по выполнению боевых приказов наркома товарища Л. М. Кагановича заносится на отделенческую Доску почета:

Яровой Т. А., знатный машинист паровоза № 228 Новокузнецкого паровозного депо, орденосец, кандидат в члены ВКП(б). Политрук паровоза. Паровоз № 228, на котором работает тов. Яровой, сделал межпромывочный пробег 10 тысяч 38 километров против нормы 5 тысяч.

Якубенко А. В., кузнец Новокузнецкого паровозного депо, стахановец. Член партии. Отлично организует свой труд. План систематически перевыполняет. За 27 января задание выполнил на 409 процентов.

Шпилевой А. С., кандидат в члены ВКП(б), стахановец. Работает медником паровозного депо ст. Новокузнецк-сортiroвочная. Производственное задание выполняет на 202 процента.

Санкин Н. Н., учитель Кандалепской школы № 93, хорошо поставил работу в классах. Активно участвует в общественной жизни школы.

Левин П. А., зам. начальника по грузовой службе ст. Кандалеп, кандидат в члены ВКП(б), по-большевистски организует коллектив работников на выполнение плана погрузки важнейшего государственного груза—каменного угля.



СОРЕВНОВАНИЕ РЕМОНТНИКОВ С ПАРОВОЗНЫМИ БРИГАДАМИ

Коллектив паровозного депо Новокузнецк с подъемом встретил папавинское движение. Призыв знатного машиниста тов. Папавина нашел в Новокузнецке многих последователей.

Мы являемся свидетелями замечательных дел папавинцев, по-большевистски сочетающих образцовый уход за паровозом с кривоносовскими скоростями. Папавинцы, мужественно преодолевая зимние трудности, значительно увеличили в эти дни скорости пробега.

Папавинское движение не может быть замкнуто только среди машинистов. Примеру Папавина должны следовать все железнодорожники. Вот почему так ценно начинание коллектива Новокузнецкого паровозного депо, развертывающего соревнования ремонтников и паровозников.

В паровозном депо Новокузнецк командир комплексной бригады промывки комсомолец Иван Иванович Дензанов вызвал машинистов на социалистическое соревнование за папавинский пробег.

Смысл соревнования заключается в том, что комплексная бригада тов. Дензанова обеспечивает и письменным обязательством об образцовом ремонте гарантирует машинистам папавинский пробег.

Социалистическое обязательство является двухсторонним договором на соревнование между ремонтниками и машинистами. Социалистическое обязательство, отпечатанное в типографии, хранится в рамке на паровозе до следующей промывки или подъема. После этого социалистическое обязатель-

ство вывешивается на щит показателей соревнования машинистов и ремонтников.

Бригада тов. Дензанова заключила уже социалистические договоры и выдала гарантии машинистам маневрового паровоза № 717-27—старший машинист Цицулин, политрук Штаненко—на шестидесятидневный пробег без захода в депо при норме 28 дней.

Заключены договоры с машинистами и выданы гарантии бригадам паровоза № 732-58—старший машинист т. Башкатов, на межпромывочный пробег в 6 тысяч километров при норме 4, межподъемочный ремонт в 60 тысяч километров при норме 30.

Такие же обязательства взяты и выданы гарантии бригадам паровоза № 720-25—старший машинист товарищ Щербаков.

Кривоносовский рейс машиниста тов. Макарова

Горячий отклик встретил приказ наркома № 20-Ц, среди поездов машинистов паровозного депо Новокузнецк.

25 января машинист т. Макаров показал замечательный пример на малом паровозе серии „Б“, он вывел из Абагурской гавани поезд весом 1246 тонн. Это был тяжеловес почти вдвое больше нормы.

Успех машиниста-папавинца тов. Ярового

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович требует от всех железнодорожников свято соблюдать принцип единства железнодорожного конвейера, в любых условиях обеспечивать его четкую работу.

Замечательный пример в этом отношении показывает орденосец машинист паровоза т. Яровой.

Трофим Андреевич Яровой обратился с призывом к своему напарнику тов. Крупскому включиться в соревнование за увели-

чение межпромывочного пробега паровоза.

Машинисты тт. Яровой и Крупский, их помощники т. Попов и Булатников, кочегары тт. Диманов и Могилевцев, взяли обязательство увеличить межпромывочный пробег своего паровоза до 10 тысяч километров против нормы в 5 тысяч.

Социалистическое обязательство выполнено. Их паровоз от промывки до промывки прошел 10 тысяч 38 километров. **Сергеев.**

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ВЫПОЛНИТЬ ПРИКАЗ НАРКОМА № 20-Ц

От западных границ до Тихого океана, от Кавказа до Белого моря—на десятки тысяч километров наша социалистическая родина связана стальными путями.

Железнодорожный транспорт это гигантский конвейер, объединяющий в одно целое заводы, колхозы, совхозы и наши пограничные линии. Здесь, как нигде, требуется четкая и согласованная работа всех частей этого огромного конвейера. Вот почему ни в коем случае нельзя допускать ни малейшего нарушения единства железнодорожного конвейера.

Однако в последние дни, по вине некоторых железнодорожников на транспорте создались затруднения в движении поездов, неизбежно ведущие к разрыву единого конвейера.

Народный комиссар железнодорожного транспорта товарищ Л. М.

Каганович ставит перед железнодорожниками боевую задачу немедленного выправления работы транспорта.

НКПС устанавливает, говорится в приказе, что часть руководящих работников дорог встретила острые затруднения в связи с большими морозами не организовано, и вместо наступления на трудности, поддалась и подчинилась им не борясь за отвоевывание у стихии продвижения поездов.

Каждый железнодорожник должен понять, что успешное преодоление зимних трудностей это не ударная кампания, а серьезная работа с продуманными техническими, хозяйственными и организационно-политическими мероприятиями.

Лазарь Моисеевич обязывает распространить широко опыты передовых дорог, как-то: круглосуточное дежурство хозяйственных

обеспечению бригад горячей пищи, круглосуточное дежурство командиров и парторганизаций в пунктах технического осмотра и т. д.

Железнодорожный транспорт—родной брат Красной Армии. Мы знаем в каких трудностях и с каким мужеством наши доблестные бойцы Красной Армии борются с белофинскими поджигателями войны, отстаивая свободу финляндского народа.

Для нас, железнодорожников, это должно быть самым ярким и заразительным примером. Отступление перед трудностями это позор, несовместимый с почетным званием советского железнодорожника. Мы не можем умышленно о каждом даже маловажном нарушении дисциплины.

Чем крепче мороз, чем больше трудностей, тем вдвое должна быть выше бдительность. Есть не мало фактов, когда, укрываясь от мороза, люди, стоящие на посту не честно выполняют свой государственный долг.

Только поэтому на нашем от-

ползуном, его не остановили, а в результате было поломано большое количество рельс. Приказ обращает внимание и обязывает командиров разъяснить всем путевым обходчикам, переездным сторожам и стрелочникам, что они при виде скользящего колеса обязаны остановить поезд, а поездной вагонный мастер осматривать вагон, при обнаружении ползуна более 3 мм.—отцепить его.

Товарищ Каганович обращает особое внимание командиров на регулировку отправления поездов. Обязывает начальников дорог и начальников отделений лично следить и регулировать подход поездов. Наладить систематическую информацию о подходе поездов, обеспечить повсечасный контроль за работой движущихся поездов. На это надо обратить особое внимание.

26 января на станции Усаты по вине прораба Королева, не обеспечившего закрытия люков, 2 час. 30 минут простоял маршрут. Весь день на станции был

рут простоял только потому, что на станции Усаты со стороны руководства нет повсечасного контроля за работой движущихся поездов.

В практику некоторых командиров вошло либеральное отношение к нарушителям дисциплины и даже покровительство им. Возьмите к примеру дежурного по блоку-посту 343 километра Подосенова. В отделение о нем было много сигналов. В декабре месяце Подосенов на дежурстве напился пьяным, но он не понес наказания только потому, что дал следующее объяснение: «Не знал, что от медка можно опьянеть». 24 января Подосенов не открыл своевременно семафора и задержал поезд № 1063 на 5 минут.

С разгильдяями не может быть ни малейшего либерализма. Тому, кто не хочет честно трудиться, не место на транспорте. Организуя лучших людей, оказывая помощь малоопытным, командиры, партийные работники и честные железнодорожники долж-

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Политрук кольцевого маршрута

В ноябре прошлого года я был назначен политруком кольцевого маршрута № 6. Новое назначение я встретил с большим удовлетворением, ибо знаю, что перед нами, политруками кольцевых маршрутов, стоит огромная задача политического обеспечения перевозок угля — Уралу, руды — Кузнецкому заводу.

В начале декабря я собирался в поездку, подбирал литературу, политические учебники. 17 декабря впервые встретился с бригадой паровоза 203-45, ознакомился с людьми, создал поездных мастеров, машинистов, проводников. Необходимо было выяснить настроение людей, узнать, как они встречают трудности зимы. Так в первый день у меня с бригадой завязалась деловая товарищеская дружба, я чувствовал себя неотделимым от коллектива, его членом. Учитывая интересы и запросы бригады, я прежде всего составил план массовой работы.

20 декабря состоялась первая беседа со всем коллективом. Прочли свежие газеты, я ознакомил слушателей с международными новостями, в беседе встал вопрос о социалистическом соревновании, один из товарищей внес предложение заключить социалистические договоры на одну поездку, остальные единодушно поддержали его. Тут же машинисты Лузин и Бычков взяли на себя обязательство вести поезд на кривосовских скоростях, недопускать брака в работе, быстро проводить экипировку, поездной мастер Бондырев обязался провести поезд без отцепки вагонов.

Мы приняли грузный уголь маршрут и отправились в поездку, еще шире развернулась политическая работа. Бригада активно участвовала в обсуждении политических вопросов, часто беседы выливались в товарищескую дискуссию. В этих беседах особенно выделялся машинист Бычков, он активно участвовал в обсуждении поставленных вопросов, вносил ряд ценных предложений, направленных на улучшение работы бригады.

За 17 дней пребывания в пути

проведено 14 бесед, мы изучали доклад товарища Сталина на XVIII партийном съезде и решения съезда, доклад товарища Молотова на IV Сессии Верховного Совета СССР, ознакомились с первой главой „Краткого курса истории ВКП(б)“. Получая ежедневно свежие газеты я регулярно делал обзор международных событий.

После смены в бригадах ежедневно проводились производственные совещания, на совещаниях вскрывая недостатки, мы намечали меры их изжития.

В один из дней по халатности поездного мастера Кайгародова загорелась бунда. Кайгародов нашел легкий выход и дал на соседнюю стацию заявку об отцепке вагона.

О действиях Кайгародова узнала бригада, рабочие возмутились. Сейчас же было создано совещание свободных от дежурства людей.

Решили — вагон ни в коем случае не отцеплять, отремонтировать своими силами.

На следующей станции бригада быстро сменила у вагона подпирник. Поезд следовал к месту назначения без отцепки. На производственном совещании бригада расценила поступок Кайгародова, как дезорганизацию и отступление перед трудностями, на этом мы еще раз мобилизовали коллектив.

Так на ходу коллективно устраняя неполадки, сочетая массово-политическую работу с производственной мы провели без помех кольцевой маршрут. По-папавински работали машинисты, они нигде не требовали толкачей, вели поезд без брака.

Сейчас я готовлюсь к очередной поездке, подбираю интересные материалы для бесед, из художественной литературы, журналов, подбираю наглядные пособия. Реализуя приказ наркома № 20-Ц мы еще теснее сплотив коллектив на преодоление зимних трудностей, проведем второй маршрут по-кривосовски-папавински, так как требует этого нарком, родина.

Г. Михайлов — политрук шестого кольцевого маршрута.

Сердобольный комсорг т. Веретенников

На днях слесарь механического цеха вагонного депо Новокузнецк-пассажирская т. Горбачев допустил брак, бригадир т. Исаков предложил изготовленную деталь переделать, тогда Горбачев обрушился на него руганью и переделать деталь отказался. За

Горбачевым уже не впервые замечаются подобные факты нарушения трудовой дисциплины.

Т. Горбачев комсомолец. Следовало ожидать, что комсомольская организация призовет его к порядку, однако комсорг т. Веретенников стал защищать бракодела.

Что же делает администрация и местком? Они решили пока молчать.

Ушаков.

Дезорганизатор получит по заслугам

В последние дни в кондукторском резерве ст. Новокузнецк наблюдаются факты нарушения трудовой дисциплины, и хуже всего, что они не встречают должного отпора. Так, например, рядчак кондукторских бригад тов. Михайлов опоздал на работу на 11 минут, к тому же явился в нетрезвом виде.

Коллектив пытался воздействовать на тов. Михайлова, дело о нем передали в общественно-товарищеский суд. Михайлов не явился на суд. Мало того, он распускает клевету на членов суда.

Что же делает администрация и местком? Они решили пока молчать.

Достойный ответ на приказ наркома

Коллектив комсомольско-молодежной смены станции Новокузнецк-сортировочная большевистскими делами отвечает на приказ Наркома № 20-Ц.

25 января диспетчер т. Курбатов, дежурные по станции тт. Лисицын и Кабанов, организовали стахановскую погрузку угля. В этот день смена погрузила 2014 тонн угля вместо 1520 тонн по плану.

М. Савченко.

по почину тов. БРОВОРНИЧЕНКО

Замечательный почин командира единой комсомольско-молодежной смены отделения т. Броворниченко, обеспечивающего в свое дежурство развоз всего местного груза, подхвачен другими командирами.

27 января депутат городского совета дежурный по отделению тов. Коробов со своей сменой обеспечил полную сдачу местного груза на соседнее отделение. Отправлено 535 вагонов вместо 512 по заданию.

М.

Стахановец-токарь т. Титов

Тов. Титов работает токарем в механическом цехе вагонного депо Новокузнецк - пассажирская с 1937 года. Коллектив знает его как примерного стахановца, работающего без браков, производственное задание он выполняет на 250—270 процентов.

Тов. Титов показывает образцы социалистического отношения к труду, по нему должны равняться все токари вагонного депо.

И. В.

По-папавински ухаживать за стрелками

(Письмо стрелочников ст. Новокузнецк-сортировочная)

Папавинское движение широко развернулось среди машинистов. Машинисты-кривоносовцы, ухаживающие за паровозами по-папавински, по-большевистски преодолевают трудности зимы.

Опыт стахановской работы лучших стрелочников нашей станции показал, что уход за стрелочным хозяйством по-папавински обеспечивает безопасность движения поездов.

Проверив и перезаключив социалистические договоры, мы обязались ухаживать за стрелками

по-папавински и продлить службу стрелочных механизмов без ремонта до 6 месяцев.

Мы призываем всех стрелочников Новокузнецкого отделения включиться в папавинское движение и начать соревнование за отличное содержание стрелочного хозяйства.

П. Кандаурова, А. Утина, Е. Самаковская, Е. Палагина, И. Калачев, Н. Рябых, З. Спицина и М. Устинова.

Паша Каширин обнаружил изломанный рельс

19 января сын путевого обходчика 11 дистанции пути, 1 окрестка, девятилетний Паша Каширин шел в школу, вдруг он увидел по четному пути 353 километра изломанный рельс.

В это время должен был пройти поезд № 94. Паша понял

грозившую пассажирскому поезду опасность.

Медлить было нельзя.

Недалеке вели работы путейцы, Паша побежал к ним и сообщил о замеченном. Рельс сменили. Бдительность юного патриота предотвратила крушение поезда.

Поможем отстающим стать передовыми

В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки коллектив грузовых работников станции Новокузнецк-пассажирская значительно улучшил свою работу.

Замечательные образцы работы показывают товарные кассиры тт. Дмитриевская, Русина, таксировщики тт. Попова, Евтушенко, Усольцева, коммерческие конторщики тт. Потапова, Ульянова, Серебрянникова, весовщики Тихонов, Хлебникова, Лукиных и старший весовщик тов. Медведев.

Однако имеются и работники

готовые подчас сорвать успешное наступление коллектива — весовщики тт. Говоров, Бражников, Ситников, Смирнов и таксировщик Никитина допускают в работе браки.

Подводя итоги соревнования, стахановцы взяли обязательство подтянуть отстающих до уровня передовых и к 22 годовщине Красной Армии сделать весь коллектив стахановским.

Важно — ревизор грузовой службы Новокузнецкого отделения.

Япония и США

Обострение японо-американских противоречий на дальнем востоке, и в частности борьбы за китайский рынок, началось еще задолго до первой мировой империалистической войны 1914—1918 годов. Как Япония, так и США видели в экономическом отсталом Китае огромный рынок приложения своих капиталов.

Во время этой войны, как Япония, так и США обслуживали военными поставками союзные державы. Их промышленный аппарат сильно вырос. США наживаясь на военных поставках, превратились из страны-должника в страну-кредитора. Прекращение военных поставок (после войны) поставило разбухшую промышленность Японии и особенно США в тяжелое положение. Продукция Японии была расчитана не на внутренний рынок и поэтому настоятельно требовала новых внешних рынков. Одним из таких рынков и являлся Китай. Поэтому после войны 1914—1918 годов борьба между США и Японией выпыхнула с новой силой. Усилившимся в военном отношении США удалось несколько умерить аппетиты Японии и, в частности, заставить ее отказаться почти от всего, что она имела в Китае. На Вашингтонской конференции 1922 года США получили право иметь флот больше, чем Япония (соотношение между флотами Японии и США было установлено как 3 к 5). После этого между США и Японией началась упорная борьба за Китай, выразившаяся в торговой конкуренции, гонимых морских вооружений и неоднократных попытках Японии силой захватить отдельные районы Китая.

Захват Японией Манчжурии в 1931 году еще больше накалив

атмосферу между Японией и США, вложившими в Манчжурию большие капиталы. Однако чувствуя себя недостаточно сильными и имея натянутые отношения с Англией, США ограничились тогда лишь посылкой Японии нот протеста.

Естественно, что новая война Японии против Китая, начатая в 1937 году, и захват японскими войсками значительной части китайской территории, на которой расположены важнейшие порты и промышленные центры Китая (Тяньцзинь, Шанхай, Кантон, Ханькоу, Сватоу и Амой), нанесли американским интересам в Китае большой ущерб. В оккупированных районах Китая японцы захватили в свои руки всю промышленность и внутреннюю торговлю, закрыли для иностранцев судоходство по рекам Янцзы и Жемчужной и взяли контроль над внешней торговлей. До войны капиталовложения США в китайскую промышленность и торговлю достигли 250 миллионов долларов. Торговля США с Китаем в 1937 году достигла по импорту (ввозу) 3,4 процента всего американского импорта и по экспорту (вывозу) — 1,5 процента. К тому же времени США заняли первое место в торговле с Китаем. Китай для США являлся многообещающим рынком в будущем.

Захват Японией Китая грозит США полным закрытием этого рынка. Поэтому, пользуясь экономическим и финансовым истощением Японии за 2 с половиной года войны в Китае, США сейчас решили оказать на нее новый нажим и заставить пойти на уступки.

26 июля 1939 года правительство США разорвало японо-

американский торговый договор 1911 года, по которому Япония пользовалась наибольшими льготами на американском рынке. Срок действия договора истек 26 января 1940 года. В случае, если не будет продлен, это нанесет большой удар по экономике Японии, ибо для нее рынок США играет огромную роль. Одна из важнейших статей японского экспорта — шелк-сырец почти целиком идет в США. В то же время Япония ввозит из США 55 процентов военного сырья, 90 процентов ввозимого в Японию металлолома (для сталелитейной промышленности) и 66 процентов нефти идут из США. Из этого видно, какое значение имеет рынок США для Японии.

США усиленно увеличивают свои военно-морские силы, стремясь создать в Тихом океане мощный флот против Японии, строят новые военно-морские и авиационные базы на тихоокеанском побережье США и на Гавайских островах.

Резкое обострение противоречий с США вызвало в Японии борьбу внутри правящих кругов. Часть японских концернов, заинтересованная в рынке США и поддерживаемая политическими партиями, требует от правительства урегулирования отношений с США хотя бы ценой некоторых уступок в Китае. В то же время военные концерны, которые стоят за синей армией, требуют, проведения твердой политики в отношении США. Эти разногласия в верхушке японских правящих кругов сыграли свою роль в отставке правительства Абэ.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.