

Магистраль УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого
отделения Томской жел. дороги

№ 120 (636)

вторник

17

декабря

1940 года

„ПРАВИЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПАРОВОЗОВ, ДОБРОКАЧЕСТВЕННОСТЬ РЕМОНТА ИХ, ЧЕТКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА ПАРОВОЗНЫХ БРИГАД—ОСНОВНОЕ УСЛОВИЕ ДЛЯ ПОДЪЕМА НА ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ВСЕЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА“.

Л. М. КАГАНОВИЧ.

ШИРИТЬ СОРЕВНОВАНИЕ МАШИНИСТОВ

НЕСКОЛЬКО дней назад, в третью годовщину выборов Верховного Совета СССР, передовой машинист Новокузнецкого паровозного депо тов. Дзезюля успешно провел, небывалый до этого на отделении, тяжеловес в 5100 тонн. Тов. Дзезюля не один. За последнее время среди машинистов Новокузнецкого паровозного депо выросло много тяжеловесников. Только в декабре проведено 15 тяжеловесов.

Рост мастеров вождения тяжеловесов свидетельствует об общем подъеме в работе коллектива Новокузнецкого депо. Вслед за усятскими машинистами новокузнецкие машинисты успешно овладевают лунинскими методами. Этим прежде всего объясняется улучшение качества и сокращение сроков промышленного ремонта.

В первые дни зимы машинисты Новокузнецкого паровозного депо показали, что они в большинстве готовы по-большевистски провести зиму. Это значит, что командиры, партийные и профсоюзные организации должны с каждым днем еще более повышать боеготовность коллектива, воспитывать у водителей локомотивов волю и решимость на преодоление любых трудностей зимы, добиться общего подъема.

Чтобы правильно решить поставленную задачу, партийные и хозяйственные руководители должны отлично знать каждого машиниста, а это значит, знать его положительные и отрицательные стороны, знать, кому следует помочь советом, кого настоятельно учить. В Новокузнецком паровозном депо еще не научились так оценивать деловые качества людей.

Возьмем машиниста тов. Берлякова. Одним из первых он начал осваивать методы тов. Лунина. Настало время ремонта паровоза. Товарищ Берляков взял на свою долю большой объем ремонта и это, безусловно, обязывало руководителей депо уделить Берлякову особое внимание. Но машинист не нашел должного внимания, с задачей не справился, паровоза из ремонта своевременно не выпустил.

Этот и ряд других фактов подтверждают, что руководители депо недооценивают работу с каждым в отдельности человеком. Более яркий пример можно привести на руководстве социалистическим соревнованием.

В депо каждый соревнуется, договор зарегистрирован в местном комитете. Они систематически проверяются. Но делается это формально. Товарищ Сталин учит: „Принцип социалистического соревнования: товарищеская помощь остающимся со стороны передовых, с тем, чтобы добиться общего подъема“. Проверка выполнения обязательств, руководителей цеха и партийный организатор должны поговорить с соревнующимися, чтобы они взаимно знали свои положительные и отрицательные стороны. Но в депо существует другой „порядок“. Заочно от соревнующихся руководители подводят итоги соревнования и дают оценки. Получается так—подписано и с плеч долой.

Имеются факты явного оплошания соревнования. Так, например, в договорах рабочих котельного цеха, мастер которого тов. Богатырев, имеются пункты вроде „не нарушать дисциплину“, в каждом договоре обязательство — выполнить план на 173,4 проц. Почему такое сходство? Да лишь потому, что всем одинаковую цифру поставил сам тов. Богатырев.

В интересах подъема работы производства надо немедленно отказаться от подобной узости и формальности. Успех решает обучение молодых старыми рабочими, испытанными на преодолении трудностей зимы, помощь отстающим. Успех определяется по тому, как коллектив добьется общего подъема.

Если у нас будут хорошо работать машинисты, — хорошо будет работать все отделение. Коллектив железнодорожников ждет от машинистов авангардной роли в образцовом решении задач в зиму. Каждый паровозник должен понять—хорошо организованному и сплоченному коллективу не страшны никакие трудности, он решит задачу в любое время года, в любых условиях.

Производительность стахановского цеха

Механический цех Усятского вагонного участка, где мастером работает Андрей Иванович Соломатин, дает высокую производительность труда. За прошедшие 11 месяцев цех выполнял в среднем производственный план на 320 процентов.

Многие токари, слесари, кузнецы систематически выполняют до четырех норм. Например, кузнец тов. Прилепцев с молотобойцем т. Ворониним, газосварщик т. Тимофей Бочаров и другие в отдельные дни доводили свою производительность до 1000 процентов.

С ростом производительности труда растет и заработок стахановцев цеха. За один день, 12 декабря, кузнец тов. Заболотников с молотобойцем тов. Кузнецовым дали 4 с половиной нормы, заработав 57 рублей 87 коп. Кузнец тов. Кропачев с молотобойцем тов. Мельниковым заработали 46 руб. 86 коп., сверловщик т. Петров — 32 рубля 26 коп., заплавщик подшипников Сазов Скосарев — 22 рубля 34 коп., токарь-бондажник Сергей Листопадов заработал 16 рублей 29 коп.

И. Комарицын.

Брать пример с передового коллектива

12 околотов 12 дистанции пути успешно справляется с производственными задачами, многие километры околотов в хорошем состоянии. А в целом околотов имеет 16-балловую оценку.

За последние 5 месяцев резко улучшилась трудовая дисциплина, не было ни одного нарушения Указа от 26 июня. Коллектив живет дружной семьей. Чтец тов. Беспятых регулярно проводит громкую читку газет среди рабочих.

Хорошо организована борьба со снежными заносами. Дорожный мастер тов. Москоленко часто проводит совещания с бригадами, которые с большим желанием делятся опытом своей стахановской работы.

Иное положение на ст. Сарбала (начальник тов. Гилев). Здесь нет того, что имеется на 12 околотов. Часты случаи нарушения Указа. Профгосстанция тов. Гребенкин 10 декабря не вышел на работу: пьянствовал. Когда поступок нарушителя хотели обсудить на собрании работников станции, Гребенкин не выполнил волю коллектива — на собрание не явился.

Гребенкин будет наказан. Но это еще не все. Руководители станции должны по-серьезному взяться за улучшение трудовой дисциплины.

А. Скопинцев.

Председатель месткома ст. Сарбала.

Стрелки в отличном состоянии

Прочитав в газете письмо тов. Лунина, мы, стрелочники поста № 6 станции Новокузнецк-сортiroвочная, поддерживаем это новое замечательное начинание. Стрелки №№ 37, 39, 41, 43, 45 и 47 нами приведены в отличное состояние. В бурю и мороз свои стрелки мы содержим в

боевой готовности. Обязуемся передать свой опыт стрелочникам поста № 3.

М. Ткаченко,
М. Куценко,
Д. Матвиенко,
З. Спицкина,
К. Авдеева.

Стрелочники ст. Новокузнецк-сортiroвочная.

Мой опыт вождения тяжеловесов

Рассказ старшего машиниста С. М. Дзезюля

За последний месяц среди машинистов нашего паровоза произошли большие перемены. Почин новосибирского машиниста тов. Лунина мы встретили горячим одобрением.

Статью Лунина обсуждали на общем собрании машинистов, но после этого мы на совещании бригады своего паровоза еще раз вернулись к изучению опыта тов. Лунина. Общее настроение выразил машинист тов. Ковешников. — Опыт хороший, — заявил он, — единственное, что надо пожелать—скорее овладеть методом. Я думаю, что мы лунинские методы совместим с папавинским уходом за паровозом, с вождением тяжеловесов, с кривоносоской скоростью.

В начале декабря, перевыполнив норму межпромышленного пробега, мы поставили паровоз на ремонт. Впервые бригада своими силами выполнила ремонт по записанному 7 пунктам. Это составило почти половину ремонта по записям. Конечно, мало, но это был первый опыт, а на следующей промывке объем самостоя-

тельного ремонта мы значительно увеличим.

Выезжая из депо после промышленного ремонта, паровозные бригады заключили с комплексной бригадой социалистический договор на перевыполнение нормы пробега, на максимальное сокращение ремонта. В хорошем состоянии локомотива был уверен каждый из нас.

8 декабря на мою долю выпало вести тяжеловес в 4741 тонну. Некоторые усомнились: норма ведь 2200 тонн. Говорили: — Подумай, тов. Дзезюля. Такой тяжеловес еще никто не водил.

Я заявил: — Поведу. В своих силах и в прекрасном состоянии локомотива я уверен.

Надежда оправдалась. Поезд довел я успешно. 12 декабря я дежурил днем. Станция была забита вагонами. Чрезмерно завышенный парк вагонов создавал затруднения в погрузке.

Вижу, что движущиеся нуждаются в помощи. Решил взять тяже-

Выполним квартальный план погрузки к 25 декабря

Осталось четырнадцать дней до завершения третьего года третьей сталинской пятилетки. Передовые предприятия страны и Новосибирской области уже сейчас рапортуют о досрочном выполнении годового производственного плана. 12 декабря завершил годовую программу Кузнецкий металлургический завод имени Сталина.

Наше отделение за последнее время значительно улучшило погрузку. Сейчас все силы мобилизуются на ликвидацию задолженности по погрузке. Есть полная возможность выполнить общий план погрузки четвертого завершающего квартала 25 декабря, по углю 28 и металлу 29 декабря.

Беря на себя такое обязательство, коллектив диспетчеров отделения обращается к работникам всех служб с призывом мобилизовать все силы и творческую активность железнодорожников на досрочное завершение годового плана погрузки.

В оставшиеся дни мы должны увеличить погрузку металла на 19 процентов к плану. Квартальное задание по ст. Кандалеп должно быть выполнено 26 декабря.

Резко должен улучшить свою работу и коллектив ст. Усаты. Эта станция имеет полную возможность грузить угля больше, чем предусмотрено последним регулировочным планом управления дороги. Чтобы выполнить досрочно квартальный план, усятским железнодорожникам нужно грузить ежедневно сверх регулировочного задания 450 тонн.

Мы уверены, что наше обязательство о досрочном выполнении квартального плана поддержат все железнодорожники отделения.

П. КОТЕЛЬНИКОВ, А. ДЕИНЕГО, В. КОРОБОВ, И. ЛЕКИНСКИЙ.

Дежурные по отделению.

Ф. БРОВОРНИЧЕНКО.

Старший диспетчер.

А. КОЗЕЛЛ.

Диспетчер-графист.

СЛЕДУЮТ ПОЧИНУ ТОВ. ЛУНИНА

13 декабря в Новокузнецком паровозном депо проходило профсоюзное собрание, посвященное ознакомлению с методом работы тов. Лунина. Участники собрания приняли активное участие в обсуждении письма новосибирского машиниста-папавинца, вносили конкретные предложения.

Токари тт. Лобанов, Яковлев, Вебер, Кононов обязались работать по-лунински—своими силами ре-

монтировать токарные станки. Эти стахановцы уже продолжительное время содержат свои станки в отличном состоянии. По плану через каждые 72 дня механизмы должны ремонтироваться, но станки тт. Лобанова, Яковлева, Вебера и Кононова работают безупречно по 144 и 168 дней.

В. Щеглов.

Инженер по труду Новокузнецкого депо.

Без услуг слесаря

Токарем в депо я работаю с 1937 года. Хорошо освоил это ремесло и в совершенстве изучил свой станок.

Малейшие перебои в работе станка, ослабление какой-нибудь незначительной детали сразу обращают мое внимание.

Прочитав в газете «Гудок» письмо старшего машиниста Новосибирского депо тов. Лунина, я и мой напарник тов. Карабанов решили своими силами производить ремонт токарного станка.

Н. Зорин.

Токарь Усятского депо.

ловес в 5100 тонн и тем разгрузить станцию.

Паровозная бригада заключила социалистический договор с коллективом смены дежурного по станции тов. Костенко и со смежной бригадой технического осмотра. Я вижу, с какой заботой и ответственностью осматривает каждый вагон мастер пункта технического осмотра тов. Гребеньков, а дежурный по станции тов. Костенко ревностно проверяет качество формирования.

Пока делалась зарядка воздушной магистрали, я быстро осмотрел каждый тормоз.

Вместе с парторгом станции тов. Нефедовым мы еще раз проверили каждую деталь паровоза, запас угля. Мой помощник Алексей Дзезюля и кочегар тов. Тузовский хорошо подготовили топку, продули котел.

Все готово.

Подвожу паровоз под состав, не доезжая до поезда несколько метров, посыпал на рельсы тонкий слой песка, затем осаживаю на 2—3 метра состав и сразу вперед. Поезд пошел плавно без малейшего буксования. Пройдено 40—50 метров, перехожу на большой клапан с отсечкой на реверсе 0,25. С 399 километра перевел реверс на 0,4. С 394 километра уклон. Реверс на отсечке 0,25—0,3 при малом клапане.

Трудное место у моста. Поэтому уже у ст. Абагур реверс поставил опять на 0,4 и открыл большой клапан.

Так я вожу поезд на трудных участках. Тяжеловес в 5100 тонн привел раньше расписания на 8 минут.

Прибыв вновь на ст. Кандалеп, бригада получила поздравительную телеграмму от начальника отделения движения. В ней выражена уверенность, что мы не остановимся на достигнутом и покажем еще не один образец в выполнении приказа № 268-Ц любимого наркома.

Могу заверить, что мы подготовлены к преодолению любых затруднений. Морозов еще не было, но они не станут для нас препятствием. В 40—45 градусов мороза из Кандалепы можно вести 5000—5500 тонн. Однако для этого нужны условия. Сразу из Кандалепы мы встречаемся с подъемом. Вести со станции тяжеловес в 5000 тонн и больше трудно. Но выход—в отправлении поезда непосредственно с копей. Эту цель преследует метод единого технологического процесса. Тут нас должны поддержать диспетчеры.

Ближайшая задача нашей бригады—привести тяжеловес в 7 тысяч тонн.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ДЕЛА АГИТАТОРА
Г. Ф. САМОХОДКИНА

На семинаре агитаторов обсуждалось письмо тов. Лунина. Присутствующие с исключительным вниманием вслушивались в слова секретаря партбюро тов. Морозова.

— Наша с вами задача, — говорил секретарь, — как можно быстрее реализовать ценный опыт тов. Лунина, рассказать об этом опыте всем стахановцам нашего предприятия.

Агитаторы заверили партбюро, что они энергично возьмутся за популяризацию почина новосибирского машиниста.

Мастера большевистского слова разошлись по своим участкам. В тот же день пришел на автоконтрольный пункт агитатор Григорий Федорович Самоходкин. Еще находясь на семинаре и идя в цех, агитатор много думал, как лучше выполнить поручение партбюро.

В цехе было уже известно, что в обеденный перерыв состоится беседа по ознакомлению с методом работы тов. Лунина.

— Мне кажется, — сказал в конце беседы тов. Самоходкин, — что машинисты компрессоров могут с успехом работать по-лунински. Как вы думаете?

Машинисты с минуту молчали. Потом слово взяла тов. Сандалова.

— Правильно. Я поддерживаю инициативу Лунина. Что касается меня, то я сама буду производить мелкий ремонт компрессора.

Затем выступил бывший машинист паровоза пенсионер тов. Варакин. Он сказал:

— Лунин — машинист паровоза, а мы — машинисты компрессора. Значит, нам сподручно работать по-лунински. Но среди нас найдутся и такие, которые не имеют слесарной подготовки. С такими как быть?

— Организуем стахановскую школу, — ответил агитатор.

На другой день Г. Ф. Самоходкин составил план работы стахановской школы. Еще раз побеседовал с тов. Варакиным.

— Я наметил пока такие темы занятий в школе: как сменить

клапаны и пластинки для них; устранение перегрева подшипников и другой вид ремонта.

— Очень хорошо.

— А ты не возьмешься руководить школой?

— Дело знакомое. Можно будет.

На этом Григорий Федорович не ограничился. Он поинтересовался наличием запасных частей и инструмента. Являясь мастером автоконтрольного пункта Григорий Федорович тут же дал заказ на изготовление недостающего инструмента и запасных частей, устроил стеллаж для хранения их.

Агитационная работа Г. Ф. Самоходкина увенчалась полным успехом.

11 декабря дежурный машинист компрессора тов. Хлебникова заметила, что клапан подозрительно стучит, а подшипники греются. Она побоялась сама устранить недостатки, позвонила мастеру, чтобы он высадил слесаря. Но слесаря во второй смене не оказалось. Мастер посоветовал Хлебниковой самой сделать ремонт. Она не решилась.

Работа смены приближалась к концу. Пришел сменный машинист тов. Сандалова. Она взглянула на подругу.

— Ты что такая мрачная?

Хлебникова рассказала о случившемся. Сандалова подошла к компрессору и смело взялась за устранение ненормальностей. Не прошло и 30 минут, как перебой в работе клапанов прекратился, подшипники стали охлаждаться. Это был первый ремонт, произведенный Сандаловой без помощи слесаря.

Компрессор заработал полным ходом. Стрелка манометра стала показывать 6 атмосфер давления воздушной сети.

Приятно было Г. Ф. Самоходкину, когда он увидел, что рабочие его цеха начинают успешно работать по-лунински.

П. Шумилов.

Редактор стенной газеты «Красный вагонник».

ПО ПРИМЕРУ ТОВАРИЩА ЛУНИНА

Силами паровозной бригады

Девятого декабря машина С. № 162 стала на промывку. Хорошо ознакомившись с методом тов. Лунина, наша паровозная бригада решила уже с этой промывки произвести служебный ремонт своими силами.

Составили график, уточнили объем предстоящего ремонта. Для комплексной бригады мы записали 8 пунктов: осмотр поршней и золотников; смена поддерживающих двух задних рессор; перестановка парорабочей трубы и т. п.

Для себя мы наметили такой ремонт: перестановка всей арматуры парового котла; протирка всех запасных клапанов и краников; притирка клапанов обоих инжекторов; стеснить крейцкопфы. Всего 18 пунктов.

Комплексная бригада была своевременно извещена о размерах ремонта. Это позволило более четко организовать предстоящие работы на промывке. Инструмент и некоторые детали были заранее приготовлены. И наша бригада приступила к устранению неполадок в локомотиве.

Сам я произвел перестановку всей арматуры. Помощники машинистов тт. Гуцин и Знобний

сделали притирку клапанов и набивку сальников.

Машинист тов. Дурас сменил крейцкопфы и устранил слабину.

Кочегары подбили все буфсы, сменили и закрепили ослабшие болты экипажа, заменили негодные шпильки.

Наше участие в ремонте дало возможность сократить стоянку паровозов на промывке. Норма 14 часов, но наш локомотив на два часа раньше вышел из промывочного цеха.

Можно было бы еще раньше закончить ремонт, но у комплексной бригады не оказалось в достаточном количестве сальниковых колец.

Первое участие паровозной бригады в ремонте показало, что метод тов. Лунина вполне жизнеспособен и заслуживает самого широкого распространения.

Наша бригада взяла обязательство увеличить междупромывочный пробег паровоза с 5 до 10 тысяч километров.

Работая по-лунински, лунински, мы уверены в успешном выполнении этого обязательства.

К. Мищенко.

Старший машинист паровоза С-162, депо Усая.

Овладевают слесарным мастерством

Лунинское движение нашло живой отклик среди машинистов нашего депо. С каждым днем увеличивается число паровозных бригад, активно участвующих в промывочном ремонте локомотивов.

Уже работают стахановские школы по обучению членов паровозных бригад слесарному делу.

В одной школе преподаю я. Занятия начались с 11 декабря. Посещаемость хорошая.

Проведено три занятия. Лично я прочитал пока одну лекцию: «Уход за паровозом в пути». Провел два практических занятия по слесарному делу.

Задача школы: каждый слуша-

тель ее за 15 часов практики и 5 часов теории должен успешно овладеть слесарной специальностью не ниже 3—4 разряда. Программа строгая, но она вполне выполнима.

Помимо работы в стахановской школе, моя бригада оказывает необходимую помощь паровозным бригадам в освоении промывочного ремонта. За 15 дней декабря отремонтировано моей бригадой при активном участии машинистов, их помощников и кочегаров 8 паровозов. Все локомотивы не имели простоя по вине ремонтников.

Н. Козин.

Бригадир промывочного цеха Усаяского депо.

САМИ РЕМОНТИРУЕМ
СТАНОК

Токарем я работаю четвертый год. Механизм знаю хорошо и бережно продолжаю ухаживать за ним. Не было еще случая, чтобы станок подводил меня.

Правда, не так давно, пустив мотор, я обратил внимание на подозрительный стук шестеренок. По установленным правилам, токарь не имеет права производить ремонт своими силами. Обратился за помощью к электрослесарю тов. Мальцеву, но он велел пойти к слесарю-монтажнику тов. Дроздову. Последний сказал:

— Это дело Мальцева. Пусть он устрояет неполадки в станке.

Видю, что толку от моей халтуры никакого нет, решил сам разобрать мотор. Мальцев и Дроздов набросились на меня:

— Не имеешь права самочинно делать ремонт...

Пожаловались на меня начальнику вагоноремонтного пункта. Ничего не вышло. Начальник приказал Мальцеву тщательно осмотреть мотор.

Сомнение мое оправдалось. Когда разобрали шестеренки, то одна из них оказалась сильно сработанной, имела большой перекос. Не прими бы своевременно меры, токарный станок вышел бы из строя.

С тех пор я и мой напарник тов. Ташлыков стали еще тщательнее ухаживать за станком. А когда узнали о методе тов. Лунина, решили своими силами производить мелкий ремонт. Теперь тт. Мальцев и Дроздов убедились в своей неправоте.

На днях я ремонтировал резцедержатель. Слесарь тов. Дроздов подошел ко мне и сказал:

— Вот хорошо, что сами ремонтируете. Мне большая помощь. Один слесарь на весь цех не в состоянии справиться со всем объемом ремонта.

Метод т. Лунина — большое государственное дело. Вот почему с большой охотой я взялся за применение этого опыта в своей работе. Мы сами пришиваем суппорта, проверяем шейки планшайбов.

И ничего. Успешно справляемся с этим делом. Станок работает, как часы. Доказательство тому — высокая производительность труда. Я систематически даю две-три нормы.

М. Шубин.

Токарь-бондажник Усаяского вагонного депо.

ВЕЛИКИЙ ЛЕТЧИК

Два года назад, 15 декабря 1938 года, при испытании новой опытной боевой машины погиб Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов. Нелепый случай оборвал прекрасную жизнь.

Валерий Павлович Чкалов родился в 1904 году в слободе Василево (ныне Чкаловск), на Волге. Отец его был котельщиком. Валерий Павлович с юных лет начал трудовой путь: был подручным молотобойца, кочегаром, слесарем.

Уйдя добровольцем в Красную Армию, Чкалов вскоре поступил в летную школу и блестяще закончил курс теоретического и практического обучения. Очень быстро он вырос в великолепно мастера воздушного пилотажа, выделялся среди других летчиков беспримерной отвагой и точной техникой пилотирования.

Как летчик-испытатель он не знал себе равных. Не раз ему приходилось попадать в сложные и опасные положения, но изумительное искусство и хладнокровие всегда позволяли ему с честью преодолеть трудности.

Однажды в воздухе у испытываемого самолета заело шасси. По правилу, Чкалов должен был немедленно выбраться с парашютом. Но машина была ценная,



и Валерий Павлович решил спасти самолет. На неисправном самолете он проделывал в воздухе сложные виражи, создавал чудовищные перегрузки и огромной силой инерции заставлял шасси встать на свое место.

В другой раз, во время подготовки к дальнему перелету, в воздухе произошла «заминка»: одно из колес машины не опусти-

лось на место. И тем не менее Чкалов бережно посадил гигантский самолет «на одну ногу».

Чкалов был инициатором и организатором крупнейших дальних беспосадочных перелетов. В 1938 году Валерий Павлович Чкалов вместе с Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым совершил беспрецедентный перелет из Москвы к Николаевску на Амуре. Самолет героев продержался в воздухе 56 часов 20 минут, покрыв за это время без посадки 9374 километра. В труднейших условиях, во время шторма и тумана, на обледеневшем самолете, Чкалов совершил мастерскую посадку на пустынный острове Удд (ныне остров Чкалова).

Спустя год Валерий Павлович совершил новый перелет, слава о котором прокатилась по всему миру. Вместе со своими испытанными друзьями Героями Советского Союза Байдуковым и Беляковым он пролетел без посадки из Москвы через Северный полюс в Северную Америку. Впервые два континента, две величайшие страны мира были соединены прямой воздушной дорогой через Ледовитый океан. За 63 часа 25 минут самолет Чкалова пролетел свыше 10 тысяч километров. Путь был чрезвычайно трудным. Летчикам приходилось бороться с циклонами, сплошной облачностью, обледенением. Несмотря на

то экипаж блестяще выполнил сталинское задание.

Встречи с товарищем Сталиным вдохновляли замечательного летчика. Товарищ Сталин внимательно знакомился с планами полета, вносил исправления в заметки Чкалова, направлял его мысли.

Сыновней любовью, беззаветной преданностью платил Чкалов товарищу Сталину; он был привязан к вождю народов всем своим большим сердцем, всеми думами. Чкалов обещал товарищу Сталину: «Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю».

За исключительные заслуги в развитии советской авиации, за мужество и отвагу Валерий Павлович Чкалов был награжден тремя орденами; ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Трудящиеся Горьковского избирательного округа послали его своим депутатом в Верховный Совет СССР.

Жизнь замечательного сына советского народа Валерия Павловича Чкалова — прекрасный пример беззаветного служения родине, партии Ленина — Сталина, делу коммунизма.

Л. Бронтман.

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ

НА 1941 ГОД
НА ГАЗЕТУ

„МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ“

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

На 12 месяцев	4 р. 80 коп.
На 6 „	2 „ 40 „
На 3 „	1 „ 20 „
На 1 „	40 „

Товарищи железнодорожники! Своевременно подписывайтесь на свою газету.

Подписка принимается общественными распространителями по печати на предприятиях и в учреждениях, а также уполномоченным издательства.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.