

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 4 (520)

9 января 1940 года, вторник

ЦЕНА 5 КОП.

ПОЛНОСТЬЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РЕЗЕРВЫ

Сегодня открывается слет стахановцев — лучших людей отделения. Слет подведет итоги пройденного 1939 года и обсудит конкретную программу на 1940 год.

Замечательным итогом года является рост новых знатных людей. В семье железнодорожников отделения выросли замечательные мастера социалистического труда, как тт. Ивашкин, Строгий, Гришин. Прилепцев, Иванов и десятки других. Лучшие мастера социалистического труда — начальник станции Кандалеп тов. Бойков, осмотрщик вагонов тов. Тимшина, машинист тов. Вычекжанин отмечены Советским правительством наградой.

Кузнецы тт. Ивашкин и Прилепцев, строгальщик тов. Строгий положили начало движения многостаночников на нашем отделении. По-большевистски развернув социалистическое соревнование, коллектив ст. Кандалеп досрочно выполнил годовой план. Знатные машинисты тт. Лупин, Исаев, Башкатов, Марчуков и другие начали внедрять на отделении папавинское движение и показывают пример товарищеского отношения к социалистической собственности.

Замечательные образцы использования внутренних ресурсов показал в 1939 году коллектив Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы, выполнивший годовой производственный план на 200 процентов, сэкономив государству 250 тысяч рублей. С перевыполнением производственных заданий закончили минувший год вагонники депо Новокузнецк, паровозное и вагонное депо Усаты.

В результате широко развернувшегося социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки погрузка нашего отделения выросла против 1938 года на 14 процентов. Но это улучшение не в коей мере не может нас удовлетворить, так как государственный план погрузки в 1939 году отделением недовыполнен на 15 процентов.

Плохое руководство соревнованием со стороны некоторых руководителей является главной причиной невыполнения плана погрузки. Там же, где командиры, партийные, комсомольские и профсоюзные организации по деловому руководили соревнованием, там план перевыполнен.

На слете его участники, критически разбирая ошибки, должны сосредоточить внимание на главном.

Что сейчас главное. Главное по-большевистски развернуть соцсоревнование. Вовлечь каждого рабочего в сознательную борьбу за повышение производительности труда, за неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации. В этом огромную роль имеет обращение рабочих Московского инструментального завода, призывающих развернуть борьбу за выполнение пятилетнего плана по производительности в 4 года.

Надо шире распространять передовые стахановские методы — гарантийные путевые, обработку поездов по сокращенному технологическому процессу и так далее.

Надо вести настойчивую борьбу за использование внутренних резервов, как ведет ее дежурный по отделению тов. Броворниченко и диспетчер т. Любавский. За дружную и слаженную работу, товарищи железнодорожники!

Будем свято блюсти сталинский принцип нерушимости железнодорожного конвейера.

Выше знамя соцсоревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки! Проведем 1940 год по-стахановски, кривоносовски по-папавински!

Привет делегатам слета стахановцев!



На снимке: А. Костенко — стахановец, дежурный передовой станции Кандалеп.

ПОДАРОК СЛЕТУ

Машинист комсомолец держатель переходящего мандата т. Исаев один из первых откликнулся на призыв Папавина. Его бригада идет к слету с замечательными показателями.

6 января на участке Кандалеп-Новокузнецк т. Исаев провел

поезд весом 2788 тонн со скоростью 39,4 километра в час при норме 31,5.

На этом же участке 7 января кривоносовец т. Дезюля провел тяжеловес в 3040 тонн.

Ключанцев.

ПО-СТАХАНОВСКИ

Стахановцы смены маневрово-го диспетчера тов. Амосова станции Новокузнецк-сортiroвочная пришли к слету стахановцев с высокой производительностью труда.

Дежурный по станции держатель переходящего мандата т. Бу-

рый добился стопроцентного отправления поездов по графику.

Составитель поездов т. Тризна со сцепщиком т. Ваваевым и машинистом т. Бычковым формируют поезда за 30—35 минут вместо 45 по норме.

Г. Д.

Мы обращаемся ко всем работникам машиностроительных заводов нашей родины с призывом поддержать нашу инициативу, обеспечить большевистской работой выполнение заданий третьей пятилетки по росту производительности труда в четыре года. Это умножит могущество нашей родины и ускорит выполнение основной экономической задачи СССР

(Из обращения коллектива Московского Инструментального завода).



По представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций за стахановско-кривоносовскую работу по выполнению боевых приказов сталинского наркоматовариста Л. М. Кагановича заносятся на отделенческую доску почета:

Лихачев Ф. А. — составитель поездов ст. Кандалеп. Работая по методу тт. Кожухаря и Краснова, систематически перевыполняет нормы формирования поездов. За безаварийную работу в 1939 году представлен к наркомовской премии. Держатель переходящего мандата Управления дороги и Подора.

Артамонов И. И. — бригадир контактной сети энергоучастка Усаты, комсомолец. Его бригада в 1939 году выполнила производственное задание на 162 процента. На протяжении десяти месяцев держит переходящий мандат Управления дороги и Подора.

Арестов И. И. — бригадир грузчиков Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы. В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки его бригада занимает первое место. Производственный план выполнен в октябре на 210 процентов, ноябре — 276 и в декабре на 251. Простой вагонов под грузовыми операциями при норме 2 часа составил 1 ч. 11 мин. Тов. Арестов избран депутатом Привокзального районного Совета депутатов трудящихся.



ДЕРЖАТЕЛИ ПЕРЕХОДЯЩИХ МАНДАТОВ

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ЛОБОВ

Лобов и Слепокуров соседи по паровозному депо Усаты, оба машинисты, работали хорошо.

Они частенько захаживали друг к другу, делились своими достижениями по уходу за паровозом и кривоносовским вождением поездов. Вместе заключили договор на соревнование за право получения переходящего мандата Управления дороги и Подора.

Весна 1939 года. Подведение итогов работы. В соревновании победил т. Слепокуров. В марте переходящий мандат вручили ему.

— Не я буду, если не отберу мандат у Слепокурова, — говорит тов. Лобов.

С этого дня они еще упорнее стали бороться за лучшие показатели работы. Шесть месяцев работали одинаково. И на седьмом, в сентябре, Слепокуров сдал темпы, допустил брак в работе, на обратном пути из Новокузнецка в Усаты расплавил подшипник.

Нехотелось Слепокурову уступить, но по праву он должен

был этот почетный документ, — переходящий мандат, — передать Лобову.

С сентября машинист Михаил Васильевич Лобов крепко держит переходящий мандат у себя и первенства в соревновании никому не уступает. На многих паровозах т. Лобов переработал и всюду имел отличную оценку по уходу за своей машиной.

Сейчас Михаил Васильевич работает на новом паровозе 220-03, всего два месяца как выпущенного с завода. Паровоз с завода пришел с дефектами: течь связей и швов. В ближайшие дни этот паровоз встанет на промывку и отмеченные дефекты будут исправлены.

Тов. Лобов первым горячо откликнулся на призыв машиниста орденосца тов. Папавина, он заключил договор на соревнование с машинистом паровоза № 720-02 т. Калыгиным. В основу соревнования положил сделать межпромысловый пробег 8 тысяч километров против 4 тысяч плановых, содержать свой паровоз в образцовом порядке, оказывать

практическую помощь в работе молодого машиниста т. Крылова.

Не сразу Михаил Васильевич стал образцовым машинистом. Он прошел большую жизненную школу.

Родился тов. Лобов в семье батрака Славгородского округа в деревне Новознаменка, в 1908 году. Не жизнь, а каторга была в то время. Семья большая, земли мало, да и та не плодородная. Удобрять было нечем. Так и скитались, батрачили у кулаков.

Однажды был такой случай. Отцу Михаила нужна была телега. Пошел к кулаку Беляку. Кулак, конечно, далее, но с условием, чтоб за прокат телеги отработать в его хозяйстве. И вот шесть месяцев 9-летний Миша отработывал у кулака за такую «услугу».

До 1925 года от одного кулака переходил к другому и повсюду встречал одни лишения, горести, голод и нужду.

В 1925 году, семнадцатилетним юношей он уже работает на шахте № 2 в Прокопьевском.

сеяльщика вырос до забойщика.

С 1930 года работает на транспорте. На железной дороге он сначала работал чернорабочим, затем слесарем, осмотрщиком, помощником машиниста и с 1934 года машинистом.

С малых лет Михаил Васильевич на трудовом фронте. Работает честно и добросовестно. Любит и уважают тов. Лобова на производстве. Знают, что папавинец-машинист Лобов не подведет. Вот уже третий год держатель переходящего мандата Управления дороги и Подора за безаварийную работу получает наркомовскую премию.

Михаил Васильевич Лобов беспартийный большевик. Он не только замечательный машинист, но активный общественник. В период выборов в местные Советы депутатов трудящихся он был членом участковой избирательной комиссии. Избиратели на его участке на 100 процентов проголосовали за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Договор совершенности



Илья Николаевича Марчукова

В сентябре прошлого года в местном Новокузнецком паровозном депо встретились два товарища машиниста-стахановца. Кто подал инициативу забыто, важно другое, в тот день между товарищами установилось соревнование.

— Соревноваться надо, соревнование движет вперед, — говорил стахановец-машинист Илья Николаевич Марчуков.

Его товарищ, машинист Котенков, всецело одобрял парное соревнование.

— Какие же условия, на что соревноваться.

В тот день два товарища уходили с договорами необычного содержания, каждый имел договор — книжку, в ней записано 8 пунктов. С того дня книжка всегда при Марчукове, в ней ежемесячно заносятся результаты соревнования.

Сколько ценного в этой небольшой книжке.

— Сколько удовольствия заглянуть в нее может быть через год, два, ведь это память — говорит Марчуков.

— Да, это память, память о прекрасной стахановской работе и потому договор тов. Марчуков хранит наравне с паспортом, наравне с другими документами личности.

Посмотрите в договор и вы будете судить о личности Илья Марчукова.

Пункт первый: Я обязуюсь в зиму 1939-1940 года работать без единого брака.

Весь 1939 год тов. Марчуков работал без брака.

Настала обычная сибирская зима. К ней хорошо подготовился Илья Николаевич. Морозам противопоставлена железная воля и большевистская организованность бригады, утроена бдительность.

Как-то в октябре поезд тов. Марчукова следующий из Мундыбаша принимали на ст. Сарбала. Вдруг бдительный глаз Марчукова заметил — принимают на заваленный лесом путь. Резкий тормоз, неминуемая авария предотвращена. Машинисту от начальника депо объявлена благодарность.

В договоре указано коротко „Работал без брака“.

Пункт второй: обязуюсь содержать паровоз в отличном состоянии.

Через несколько минут маши-

нист Марчуков паровозом 720-25 поведет поезд. Сейчас вся бригада тщательно всматривается в каждую деталь локомотива. Посмотрите какая прекрасная машина у машинистов Марчукова, Шмакова и Щегбакова.

Можно более коротко и убедительнее показать любовный уход за локомотивом. Паровоз тов. Марчукова имеет высокий пробег, его состояние отличное и Марчуков с напарниками дополнили свои обязательства — они обязались довести пробег к капитальному ремонту до полумиллиона километров.

Марчуков вступил в замечательную семью папавицев.

Пункт третий: не иметь вынужденных заходов в депо между промывками.

Машинист тов. Папавин учит — берегите котел, в паровозе это главное. Тов. Марчуков как и его напарники хорошо усвоили первейший закон папавицев и если между промывками положен по норме пробег в 4 тысячи километров, то на паровозе 720-25 его довели до 7 тысяч.

Пункт четвертый: работать на любых смешанных углях.

Зима еще не наступала, а некоторые машинисты постоянно жаловались.

Стоим потому, что уголь плохой, на аралычском угле без нагона пара не поедешь.

В таких случаях выступал Марчуков.

— А как зимой будете ездить? Уголь хороший, это вы говорите для „оправдания“.

Наступили морозы, и Марчуков на практике показал, как в зимних условиях на аралычском угле надо водить поезда на высоких скоростях. Свой опыт кривокосяков передал другим машинистам и они забросили надуманную „теорию“.

Пункт пятый: повысить технический уровень и сдать экзамен на звание машиниста второго класса.

Мы видим машиниста Марчукова на курсах по повышению квалификации. Он не забывает своего важнейшего пятого обязательства.

Тов. Марчуков имеет хорошие оценки.

Пункт шестой: активно участвовать в общественной работе.

Коллектив оказал тов. Марчукову высокое доверие, выдвинув его председателем окружной комиссии. Для него это были горячие дни работы и не зря. 99,5 процентов избирателей 189 округа явились в урны, сто процентов голосовали за кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

Пункт седьмой: Сэкономить не менее 5 процентов топлива.

За три месяца бригада тов. Марчукова сэкономила 41 тонну 770 килограмм угля. Это много выше обязательства.

Пункт восьмой: систематически водить тяжеловесные поезда.

Марчуков прекрасно овладел техникой вождения тяжеловесных поездов и на высоких скоростях 12 тяжеловесов, которые ему дали, он провел блестяще.

Вернемся к началу. В сентябре тов. Котенков первым в паровозном депо получил мандат горкома и горсовета Марчуков не завидовал. Наоборот, он шутил.

На то и соревнуемся, на то и мандат называется переходящим и перейти ему ко мне непременно.

Слет стахановцев тов. Марчуков встречает с мандатом.

Было бы непростительно забыть этого замечательного человека. Агафья Сазонова — жена тов. Марчукова может в равной мере претендовать на производственные успехи своего мужа. Илья Николаевич уходил на работу всегда с добрым напутственным словом Агафьи Сазоновны, она оказывает ему всемерную поддержку и эту заботу чувствует муж, он не забывает и пожеланий жены хорошо провести рейс.

Отметки в договоре администрации о выполнении обязательств — становятся дома предметом обсуждения. Они оба держат и создают авторитет этому замечательному документу.

тических мероприятий, как они выполнены? Т. Чеботарев игнорировал эти мероприятия, не борется за их реализацию. Даже свои собственные мероприятия, намеченные по приказу 202 и 206-Ц т. Чеботарев не провел в жизнь, руководствуясь видимо принципом грибоедовских героев из „Горе от ума“ — „подписано и с плеч долой“.

Подставь т. Чеботареву и начальник ст. Усыты т. Украинцев. Разве неизвестна ему недопустимость приема поездов по пригласительным сигналам. Однако с легкой руки т. Украинца прием поездов по пригласительным сигналам принят чуть ли не за правило. Если бы т. Украинцев

хотел по-большевистски бороться за безаварийную станцию он надо полагать давно пресек бы недопустимую практику приема поездов по пригласительным сигналам. Практика показывает обратное. Даже будучи убежден, что Штин принял поезд 14 декабря по пригласительному сигналу при исправно-действующей сигнализации т. Украинцев не принял никаких мер.

Лазарь Моисеевич требует неуклонного исполнения Правил технической эксплуатации, их надо свято блюсти и прежде всего командирам требовать, чтобы Правила технической эксплуатации образцово выполнял весь коллектив.

И. Гуляев.

Оперативная сводка Ленинградского военного округа

В течение 7 января на фронте ничего существенного не произошло. На Ухтинском и Ребольском направлениях поиски разведчиков. На Петрозаводском направлении действиями одного из наших разведывательных отрядов разгром-

лен отряд противника. На Карельском перешейке поиски разведчиков и артиллерийская стрельба. Ввиду плохой погоды действия авиации носили ограниченный характер.

Англо-французские потери за первые 4 месяца войны

Венгерская газета «Пестер Ллойд» сообщает о потерях англо-французского военного блока с начала войны. До 30 ноября, пишет газета, убито 1433 француз и 2.511 англичан.

Английская сухопутная армия потеряла лишь 3 человека уби-

тыми и военно-морской флот потерял убитыми 2.070 человек, авиация — 438 человек. Во французской сухопутной армии убито 1.136 человек, в военно-морском флоте Франции 255 человек и в военно-воздушном флоте 42 человека (ТАСС).

КОНТРАНАСТУПЛЕНИЕ КИТАЙСКОЙ АРМИИ

Обзор военных действий в Китае

В начале второй декады декабря китайские войска по всему фронту предприняли контратаку. На фронтах центрального Северного Китая несколько городов были очищены от японцев. Разбросанные по городам провинций Хубэй, Хунань и Цзянся японские гарнизоны понесли большие потери. Японское наступление в партизанский район, в горах Хунтяошань, на юге провинции Шаньси, было отбито. Значительных успехов добились китайские войска в провинции Суйюань.

Важнейшей военной операцией в последнее время является японское наступление на севере провинции Гуандун. Китайское командование считает, что наступление начато с целью поддержки зашедшего в тупик японского наступления в провинции Гуанси. Силами трех японских дивизий и одной смешанной бригады и при помощи десантов морской пехоты японское командование 23 декабря начало наступление в северном направлении от Кантона с конечной целью захватить Шаочжоу, где сейчас находится правительство провинции Гуандун.

Накануне нового года китайские части перешли в контрнаступление по всему фронту. 1 января Саньхуачэн был очищен от японцев, и японский отряд, подошедший к городу Вэньюань, был разбит. 2 января японцы были выбиты из Мэйкона. Бригада японской гвардейской дивизии была разбита в горной местности около Гутянь и Ньюбайцзы. По предварительным сведениям, эти две японские колонны потеряли 10 тысяч убитыми и ранеными.

Наступление японской колонны на правом фланге было также отбито с большими потерями для японцев. Японское наступление было задержано по всем трем направлениям.

Из захваченных японских документов стало известно, что японское наступление на город Шаочжоу силами пяти дивизий было рассчитано на два дня. Успешные контратаки китайской армии сорвали японское наступление на девятом дне.

Сильные бои продолжаются около горного прохода Гуньдиньгуань на шоссе Нанкин — Ваньян. Проход за две недели трижды переходил из рук в руки. Два японских полка по существу выведены из строя. Среди убитых обнаружено 44 японских офицера, в том числе командир полка. Потери китайцев также очень большие. Корреспондент агентства Централ Ньюс, посетивший горный проход Гуньдиньгуань, сообщает, что в числе трофеев 139 пулеметов, 8 горных орудий, несколько радиостанций, три автомашины. Японские потери за 6 дней боев в этом районе достигают 10 тысяч человек.

Потери японцев в Северном Китае

В Юго-Западной части провинции Шанси в последние дни Китайские войска ведут атаки на японские позиции в районе Юйсана. Стало известно, что в центральной части провинции Хебэй последние десять дней декабря японская дивизия Тунака потеряла около четырех тысяч человек убитыми, ранеными. Китайскими войсками захвачены пятьдесят один пулемет и другое военное имущество.

ТАСС.

Хроника

Приказом начальника дороги назначен заместителем начальника решающего Новокузнецкого отделения тов. Савельев И. Ф., освободив его от обязанностей заместителя начальника службы движения.

Отв. редактор Г. Худяков.

ОЦЕНКУ СЛЕДУЕТ ДАТЬ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

У нас еще не редки аварии и браки, исходящие из грубого нарушения Правил технической эксплуатации. По вине разгильдяев и дезорганизаторов, отделение и другие службы терпят поражения. Так, например, 12 декабря составитель ст. Усыты Гавриков при закрытом светофоре выехал с группой вагонов навстречу прибывающему поезду.

14 декабря на той же станции дежурный поста централизации Штин при исправной сигнализации принял поезд по пригласительному сигналу.

Не лучше дело с ликвидацией аварийности на станции Новокузнецк-сортировочная.

Причины возросших браков кроются в беспечности руководителей этих организаций, прежнем бюрократическом стиле руководства. Начальник станции Сортировочная т. Чеботарев вместо оперативного контроля за работой дежурных по станции читает им натации в своем кабинете. В декабре на Сортировке заместитель начальника дороги т. Турбов проводил оперативное совещание по поводу крушения, тогда же он наметил ряд прак-