ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

МАГИСТРАЛЬ СТАЛИНА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ Ж. Д.

2 августа 1942 г. ВОСКРЕСЕНЬЕ № 53 (802)

БИТЬ ВРАГА ОРУЖИЕМ И ГЕРОИЧЕСКИМ ТРУДОМ

Седьмую годовщину Сталинского дня железнодорожника трудящиеся нашей страны отмечают в период величайшей битвы за свою независимость с ордами германского фашизма. В этой великой борьбе за родину, за честь, за свободу первая роль после Красной Армии принадлежит советским железнодорожникам.

За годы мирного строительства правительство сделало все для того, чтобы транспорт успешно справился с задачами военного времени. Бойцы великой железнодорожной державы как на прифронтовых дорогах, так и в глубоком тылу самоотверженно трудятся за достижение победы над врагом. Вся мощь первоклассной техники, жгучая ненависть к врагу и беспредельная любовь к родине поставлены на службу советскому народу.

На пример железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года товарищ Сталин говорил, что транспорт должен быть счетко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейер». Эти указания, данные товарищем Сталиным семь лет тому назад, с особой силой относятся к работе транспорта в военное время.

Выполняя сталинские указания, будни советских железнодорожников наполнены самоотверженным трудом. В путейской бригаде, на паровозе, на стрелочном посту, у диспетчерского пульта—везде, где бы не работали советские люди, они трудятся честно, самоотверженно, высокопроизводительно. В борьбе за увеличение погрузки хорошо используют местные ресурсы смена дежурного по отделению тов. Коробова. По итогам соревнований, за июль план по разнову местного груза сменой выполнен почти в два раза, смена заняла одно из первых мест на отделении.

Передовые машинисты Новокузнецкого паровозного депо т. Щедрин, Николаев, Елецкий успешно осваривают первенство в соревновании за ударный пример. Отказавшись от услуг комплексной бригады, весь промывочный ремонт делается силами паровозников. Сотни тысяч рублей экономят лунницы на содержании своих паровозов.

На 11 дистанции пути по сведству работают два командира тов. Стефиенко и тов. Большаков. У первого сколоток содержится в отличном состоянии, а у тов. Большакова большая запущенность. Планово-предупредительный ремонт не выполняется, на околотке много аварийных мест. «Отставание—это позор, на дистанции не должно быть таких»,—заявляют рабочие околотка тов. Стефиенко. Отстающему систематически оказывается социалистическая помощь.

По примеру передовых работают каждый день сотни железнодорожников. Смена дежурного по ст. Мундыбаш тов. Нездрачева добилась сокращения простоев вагонов под грузовыми операциями до 4,5 часа против 6,5. Сверхплановой бригады по ремонту паровозов т. Бурков, Больбух и Бойко увеличили производительность труда от 600 до 800 процентов.

Все эти факты говорят о том, что каждый железнодорожник с радостью отдает родине плоды своего высокопроизводительного труда. Это свидетельство воли, непоколебимого стремления разгромить гнусные орды фашистских разбойников.

Как не велики наши трудовые победы, они не дают права успокоиться на достигнутом. У нас еще много неполадок, отстающих участков. Встречая праздник, железнодорожники решили провести его в напряженном труде. Сегодня все свободные от работы транспортники, члены семей выходят на подсобные по ремонту пути. Социалистическая помощь, которую в этот день окажут трудящиеся транспорта и городских предприятий, ускорит подготовку путевого хозяйства к зиме, обеспечит надежный путь для скоростных рейсов по перевозке грузов для фронта и промышленности.

Враг с остервенением, обливаясь кровью, лезет вперед. Предстоят еще большие сражения, впереди много трудностей, К преодолению их каждый из нас должен быть готов.

Увеличивать с каждым днем производительность труда, при готовить свои предприятия к бесперебойной работе зимой—таковы неотложные задачи трудящихся железнодорожной державы.

Производственный натиск будет расти и шириться. Героизмом бойцов фронта и тыла сопротивление фашистских банд будет сломлено. Приказ товарища Сталина о разгроме врага в 1942 году советский народ выполнит с честью.

*

Растут новые кадры

Вера Андреевна Герасимова—одна из лучших стрелочниц станции Зенково. Готовясь ко Дню железнодорожника, тов. Герасимова обещала подготовиться на дежурного по станции. Недавно она успешно сдала испытания и сейчас в любую минуту может работать на новой должности. За добросовестное отношение к труду тов. Герасимова управлением дороги премирована. Также получает премию и младшая стрелочница тов. Плюснина, сдавшая экзамен с младшего на старшего стрелочника.

По - лунински работают сцепщик тов. Макаев и старший весовщик Борис Иванович Кольцов. Дежурный по станции тов. Тарханов проявил хорошую инициативу в подготовке к зиме. Он отремонтировал много стрелочного инвентаря и построил для хранения его ящик.

М. Смышляев.

Нач. ст. Зенково.

Над любимой родиной
Облака тревожные.
Через перелески,
Горы и луга
Мчат составы
Железнодорожные,
Мчат составы
Прямо на врага.

В помощь артиллерии,
В помощь славным летчикам
Эшелоны наши
Движем без конца.
Машинистам,
Путевым обходчикам,
Честь и слава
Сталинским бойцам.

По дорогам родины
Идут воинственный.
Становитесь смело
На посты свои,
Боевые
Железнодорожники,
Дети славной
Сталинской земли.

Сегодня массовый воскресник в честь Сталинского дня железнодорожника

ОКАЖЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ ПУТЕЙЦАМ

ХОРОШАЯ РАБОТА — ОТЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Подходило время отправки поезда, груженного рудой. Машинист видел что возвратился из поездки, заявил, что у него мало угля, нехватит на дальнейший рейс. Как быть? Сорвать график поезьда. Надо найти выход из положения.

Тогда дежурный по станции Ахтуп тов. Капский решил проверить, действительно ли это так. Подошел к паровозу, посмотрел и обнаружил, что угля достаточно, тогда машинист согласился с ним и поезд был отправлен во-время.

Так тов. Капский систематически сам проверяет людей и помогает им где это нужно, требует от них исполнения распоряжений. И неудивительно, что его смена передовая в соревновании по станции.

За 20 дней июля смена тов. Капского добилась наилучших показателей, выполнив план погрузки руды на 138 процентов, доломита—на 104,1 процента. Успешно справляется с заданием смена и в эти дни, выполняя взятые обязательства ко Дню железнодорожника, 22 июля план по руде был выполнен на 281,5 процента и по доломиту на 210 процентов. Такие результаты достигнуты благодаря слаженности всего коллектива, тесной увязке с работниками рудника и с главным диспетчером тов. Листовой.

Большую помощь тов. Капского оказывает его подчиненные. Старший стрелочник тов. Дюжев все маршруты по приему и отправлению поездов выполняет четко и своевременно. Стрелочные переводы содержатся чисто и технически исправно.

Подтягивается смена тов Мантурова, соревнующаяся с тов. Капским. После обсуждения итогов соревнования за две декады июля тов. Мантуров 21 июля выполнил план по руде на 192 процента и по доломиту на 290 процентов.

Особое внимание уделяется гласности соревнования. За каждую отработанную смену на доске показателей подходятся итоги работы того или иного дежурного по станции. Начальник станции тов. Пивень систематически проводит беседы с рабочими, читает им газеты, последние сообщения с фронта.

А. Емельянов.

Ревизор НБИС по под'ездным путям.

Вместо рапорта

Смена № 2 станции Усяты ко Дню железнодорожника добилась хороших показателей, заняв первое место в социалистическом соревновании. План отправки поездов по графику выполнен на 99 процентов, по переработке местных грузов на 144 процента. Простой вагонов, транзит с переработкой и без переработки ниже нормы.

Отдельные работники также полностью выполнили свои обязательства.

Так старшая стрелочница тов. Коломникова обещала ко Дню железнодорожника сдать испытания на дежурного по станции. Слово сдержано. Уже несколько дней она работает на новой должности и неплохо руководит коллективом.

Младшая стрелочница тов. Троц готовилась на старшего стрелочника. Тоже выполнила обязательство. Составитель поездов тов. Стаченко сдал испытания на дежурного по путям.

Маневровый диспетчер тов. Шаблыкин и старший помощник начальника станции тов. Рогожкой являются подлинными организаторами соревнования в этой смене, оказывают ей большую помощь в достижении производственных успехов.

Ф. Симаков.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ ЗА 30 ИЮЛЯ

В течение 30 июля наши войска вели ожесточенные бои в районе Воронежа а также в районах Цымлянской, южнее и юго-восточнее Батайска и юго-западнее Клетской.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

***

За 29 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 30 немецких танков, 300 автомашин с войсками и грузами, 5 складов боеприпасов взорвано 2 склада горючего, подавлен огонь 15 батарей полевой и зенитной артиллерии, рассеяно и частью уничтожено до 4 рот пехоты противника.

***

В районе Воронежа гитлеровцы, выбитые за последние дни нашими войсками из ряда опорных пунктов, бросают в бой свежие части и пытаются улучшить свое положение. Северо-западнее города батальон пехоты противника после артиллерийской подготовки перешел в атаку. Немцы стремились вклиниться в нашу оборону. Встреченные дружным пулеметным и ружейно-пулеметным огнем, гитлеровцы в беспорядке отступили, оставив на поле боя 200 трупов. У населенного пункта, вчера занятого нашими частями, весь день шел ожесточенный бой. Наши бойцы отбили 4 атаки немцев и уничтожили 5 танков и свыше 900 солдат и офицеров противника.

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ ЗА 31 ИЮЛЯ

В течение 31 июля наши войска вели бои в районах Клетская, Цымлянская, южнее и юго-восточнее Батайска.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

***

За 30 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 56 немецких танков, 6 автомашин с войсками и грузами, 20 автоцистерн с горючим, взорвано 2 склада боеприпасов и 2 склада горючего, подавлен огонь 16 батарей полевой и зенитной артиллерии, разбито 2 железнодорожных состава, рассеяно и частью уничтожено до 4 рот пехоты противника.

***

Южнее Воронежа противник дважды переходил в контратаку. Артиллерийским и минометным огнем гитлеровцы были отброшены и понесли большие потери.

***

В районе Цымлянской продолжались упорные бои с группировкой противника, перерванившейся на южный берег Дона. Только на участке одного нашего соединения уничтожено 9 немецких танков, 15 орудий, 23 пулемета и 8 минометных батарей. Противник потерял свыше 1.000 солдат и офицеров.

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Кто получит первым „Паспорт готовности к зиме“?

* * *

СИЛАМИ КОЛЛЕКТИВА

С лета мы начали готовиться к зиме. Составили план, обсудили его в своем коллективе, а потом послали в участок. Нам сообщили: время военное, на учете каждая копейка, каждый гвоздь. На государственную помощь особенно не расчитывайте.

А мы ее и не просили. Послали план своим руководителям для того, чтобы они были в курсе дела, чтобы лучше могли контролировать нас.

Собрались еще раз и договорились, с чего надо начать подготовку к зиме. Все было заранее известно, оставалось лишь договориться в коллективном труде, о наших возможностях и силах.

Начали с помещения пункта техносмотра. Пробивали сменить нижний венец. Нашелся свой плотник—смазчик тов. Архипов. Осмотрщик тов. Мясников во многом помог в ремонте помещения.

Отремонтирован помещение, люди нашего коллектива взялись за инструмент, проверили его, подремонтировали. Сделали новые стеллажи. Этим делом руководил слесарь тов. Жевдуков. Все, что можно было сохранить, использовать, тов. Жевдуков сделал: реставрировал гаечные ключи, бородки, зубила, молотки. И сейчас этот слесарь-лучшист изготовляет поводки для спускных клапанов, рессорные чеки и другие запасные части.

Есть у нас кузница. В прошлую зиму она полностью не обеспечивала потребности предприятия. Реконструировали и ее своими силами. Теперь задержек не будет.

С текущим ремонтом вагонов также справляемся. Все, что в наших силах, изготовлено на месте. Весь мелкий ремонт делаем без выкидки вагонов из состава, что дает возможность сокращать простой на 18—20 процентов.

Кадрами обеспечены. Лично я подготовил из домохозяек и других членов семей 8 слесарей. Из них уже хорошо владеют слесарным делом тт. Часовникова, Бедарина, Терентьева и Бянова.

П. Гребнькова.

Мастер Канцаловского пункта технотсмотра вагонов.

ОБРАЗЦОВЫЙ ПОСТ

За несколько лет работы на станции Канцалов чувствую, как у нас у меня выросла. В настоящее время я старшая стрелочница. Все приказы выполняю четко, аккуратно, обеспечиваю нормальное движение поездов.

Со мной работает младшая стрелочница тов. Изотова. Она исполнительна, что не поручишь, безотказно выполнит. Вместе с ней мы не допускаем брака в работе и задержек поездов.

Своими силами мы начали подготовку к зиме. Проверили весь инструмент, засыпали завалинки, к ним приступаем к побелке избы.

Е. Камаревцева.

Старшая стрелочница.

В путевой колонне

Эта колонна была прислана на 29 дистанцию пути для ликвидации оползней грунта с откосов выемок и насыпи земляного полотна. Положение было угрожающим. Поезда на некоторых перегонах двигались со скоростью 5 километров в час.

Сначала на ликвидации сплывов грунта работали две колонны —первая начала свою деятельность с весны, вторая с лета и работала до осени. Однако результат был неудовлетворительным. Только морозы, сковав грунт, несколько улучшили положение на дистанции. Все, что было раньше сделано, нам пришлось переделывать.

В декабре прошлого года была организована первая путевая колонна, которая в феврале приступила к лечению земляного полотна на 500 километре.

В 40-градусные морозы, при четырехметровом снеге и непрерывных снегопадах коллектив колонны приступил к работе.

Трудности были большие, но они успешно преодолевались нашими стахановцами. Суровые природные условия не сломили воли энтузиастов труда, маршруты с рудой шли своей дорогой, не задерживаясь в пути.

Работали на две смены, многие рабочие по выполнению нормы на 150—200 процентов. Впереди всех шли рабочие-тт. Чематкина, Уманова, Малыванов, Воробьев и Бойко.

Как только появились первые оттепели и стало заливать котлованы, коллектив колонны перешел на десятичасовой рабочий день. К началу паводка закончили каменную кладку фундаментов, уложили 5-тонные чугунные трубы и вырыли новое входное русло.

В самый разгар оттепели на 561 километре сплывшим грунтом завалило путь. Рудные составы часами простаивали на станциях в ожидании свободности перегона. Для ликвидации сплывов были переброшены две бригады под руководством дорожного мастера тов. Тихонова. За десять дней было восстановлено нормальное движение поездов.

После этого еще дружнее развилась работа на 500 километре. Рабочие с удвоенной энергией взялись за обкладку камнем земляного полотна, за сооружение прорезей. Этими работами была ликвидирована угроза частых сплывов земли.

Так трудился наш коллектив, стремясь встретить Сталинский день железнодорожника перевыполнением производственного задания. Обязательства выполнены. На 500 и 561 километрах работы в основном закончены. Озоровано земляное полотно и на 489 километре.

Наш коллектив в первой и во второй декаде заняв первое место в соревновании, дал среднюю выработку 130 процентов.

В. Скворцов.

Путевая колонна № 1.

СКЛАДЫ НА КОЛЕСАХ

Когда того или иного командира и руководителя начинают справедливо критиковать за безобразное выполнение плана погрузки и выгрузки, за бесхозяйственное отношение к подвижному составу, они начинают находить всякие причины, лишь бы «выкрутиться», доказать что он здесь не, причем, де, мол, дело военное, сами понимаете какие трудности переживаем в вагонах. Сие, мол, от нас не зависит.

И подобным болтунам порой верят.

Вот станция Новокузнецк-I. Как она работает с местным грузом, борется за максимальный оборот каждого вагона? Надо бы хуже, да некуда!

За 27 дней июля на путях этой станции 1080 вагонов перепростояли 3126 вагоночасов.

В адрес одного из заводов за 27 дней июля прибыло 52 вагона. Не так уж много. Но эти вагоны простояли до подачи под выгрузку 870 вагоночасов. Отделение уплатило за нарушение договора 2072 рубля штрафа.

Свыше 500 часов простояли вагоны до подачи под погрузку прибывшие на завод «Утеплитель».

25 июля в адрес того же завода прибыли в 16 часов 55 минут 9 вагонов с глиной. До подачи на завод вагоны простояли 9 часов 5 минут, а после выгрузки шесть вагонов простояли 36 часов и три вагона 48 часов.

Работники станции, как правило, не контролируют движение каждого вагона и это приводит к колоссальным перепростоям. Учет запутан, нет никакой последовательности и ясности.

17 июля в адрес алюминиевого завода прибыл вагон № 1338159. Стоял до подачи под погрузку ни много, ни мало 141 час 40 минут, а в журнале отмечено 21 час 20 минут. Под выгрузкой вагон стоял 132 часа, а в журнале этого не указано.

Книга поверного учета простоев вагонов несовершенна ведется крайне небрежно, данные о простое искажаются.

В этом деле следует навести большевистский порядок.

Руководители станции борются с нерадивыми командирами, наказывают их, но недостаточно, вагоны все же продолжают перепростаивать и порой представляют из себя склады на колесах.

Требуется более строгий контроль за движением каждого вагона, прибывшего под погрузку и выгрузку, нужно чаще бывать командирам на подъездных путях и выгрузку и на фронтах погрузки.

Д. Готфрид.

Четыре налета на Кенигсберг

Летчики Н-ского соединения уже не раз наносили и наносят мощные удары с воздуха по газовым тылам врага. Пилоты бомбардировочной авиации нанесли действия в течение года успешно бомбардировали Берлин, крупные военно-промышленные объекты Восточной Пруссии, наносили массированные удары по основным коммуникациям и укрепленным пунктам немецких войск во времена оккупированных ими районах Белоруссии, Ленинградской и Калининской областей.

Последние четыре налета на военно-промышленные объекты Кенигсберга говорят о возрастании мастерстве советских летчиков, о высоком качестве авиационной техники Советского Союза.

В беседе с корреспондентом ТАСС командир одного из авиационных подразделений, производившего налеты на Кенигсберг, рассказал о некоторых подробностях четырех последних воздушных бомбардировок.

—В течение нескольких дней летчики нашего подразделения,—сказал он,—в тесном взаимодействии с другими подразделениями бомбардировочной авиации успешно нанесли четыре мощных ударов по Кенигсбергу.

Операция осуществлялась по строго разработанному плану. Каждому экипажу был дан точный маршрут полета к Кенигсбергу, время захода на цель, бомбометание и возвращение. Наши воздушные корабли появлялись над Кенигсбергом с интервалом в 15 секунд. Это позволяло наносить последовательные одинаковые бомбовые удары, сочетая их в единую мощную атаку. На военно-промышленные объекты города наши летчики сбросили много тонн бомб большой взрывной силы.

Сложность операции состояла в том, что все четыре удара нужно было нанести в течение короткого времени ночей в полтора-три часа фронта туда и обратно в полной темноте.

Погода, как сообщалось в печати, не благоприятствовала выполнению боевого задания. Почти на всем своем пути летчики встречали мощную многослойную облачность, толщина которой доходила до 6500—7000 метров. Особую трудность пилотированию создавали грозовые тучи. Несмотря на все это, самолеты неуклонно двигались вперед к заветным целям. Например, экипажу Героя Советского Союза капитана Молодчего пришлось более двух часов итти в сплошных облаках, машина подвергалась частому обледенению.

В условиях такого полета исключительная ответственность ложилась на штурманов. Они вели свои самолеты на большой высоте, почти все время по приборам и расчетам времени, не имея возможности пользоваться астрономической ориентировкой. Лишь изредка в просвете облаков штурманы ориентировались по наземным предметам. Над Кенигсбергом враг встретил наши корабли мощным огнем средней и крупнокалибровой зенитной артиллерии. Противник пытался своим прожекторами навить наши корабли в сплошные клещи, но все это не могло успеть.

Сила взрывов и пожары в городе были настолько велики, что женщины пробивали слои облаков и были хорошо видны с борта самолетов.

Нашим самолетам удалось нанести поражения в центре города, где расположены вражеский артиллерийский завод „Остбергер“, завод фирмы Тиссен, газовый завод, электростанция. Отмечены попадания и взрывы в разных частях Кенигсберга, где размещены еще один артиллерийский завод, главная сортировочная станция, железнодорожные мастерские, крупные казармы, военные склады в Кенигсберге и судоверфь.

Действующая армия, 31 июля.

Участник Всесоюзного соревнования, поездной диспетчер тов. Шкурский.

ПОДАРОК КОМСОМОЛЬЦЕВ

—В подарок Дню железнодорожника от комсомольцев и молодежи под'емки, — такой лозунг развивается на одном из паровозов Новокузнецкого депо.

Мастер тов. Катанский, бригадир тов. Яковлев, секретарь комитета ВЛКСМ тов. Соколов совместно с коллективом цеха потрудились на славу. Паровоз выпущен из ремонта за 48 часов при норме 108.

Отдельные товарищи добились выдающихся успехов. Лучше других работала гарнитурная группа. Комсомольцы-слесари тов. Севедьев дал 537 процентов плана, тов. Числов—413 процентов, тов. Степанов—385 процентов. Показательно работали тт. Фирсов, Каментьев и другие.

В. Тамбовцев.

В ПРОКУРАТУРЕ ОТДЕЛЕНИЯ

В начале июля группа работников ст. Новокузнецк-пасажирский совершила кражу соли. В расхищении приняли участие дежурный по путям И. Я. Косачев, составитель П. Д. Зеленчуков, стрелочники М. Н. Невзорова, Ф. К. Бянова, А. Г. Иванова, А. Э. Фирсова и машинист И. П. Кириллов.

Вагон с солью находился на станционных путях. Узнав от стрелочников Бяновой и Ивановой о прибытии соли, Косачев первым посягнул на социалистическую собственность, а потом то же самое сделали Бянова и Иванова.

Уходя после дежурства домой, Бянова и Иванова сообщали вновь вступающим на работу стрелочникам Фирсовой и Невзоровой, что на станции находится вагон с солью, сказали, что они уже обеспечили себя. Последние договорились с составителем Зеленчуковым переставить вагон с солью с пятого пути на восьмой, чтобы удобнее было брать соль. После этого Невзорова подговорила на хищение соли Фирсову, а последняя подговорила машиниста Кириллова. Фирсова набрала для себя и Невзоровой 24 килограмма соли и 9 килограмм для Кириллова.

Все участники воровства признали себя виновными. Дело о расхищении передано в прокуратуру города и на-дних будет слушаться.

Обвиняемые Косачев, Зеленчуков, Невзорова взяты под стражу.

Адрес редакции: ст. Новокузнецк Томской жел. дороги, Соцгород, Воровского, 13. Телефоны: редактора 0-12, секретаря 0-34. Типография газеты „Магистраль угля“ политотдела Новокузнецкого отделения Томской жел. дороги МПС. Тираж 2000.

Редактор А. ГОГЕЙЗЕЛЬ.

КОПИЯ ВЕРНА
Редактор газеты „Магистраль угля“ ВКП(б) Дидиченка