ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ Ж. Д.

19 декабря 1942 г. | СУББОТА | № 86 (835)

УГОЛЬ ДОМНАМ, ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯМ, ТРАНСПОРТУ, ЗАВОДАМ

(Передовая „Правды" за 14 декабря)

Угольные месторождения в нашей стране огромны. Задача состоит в том, чтобы непрерывно увеличивать добычу угля и своевременно доставлять его промышленным предприятиям. Большевистской партией и советским правительством приняты меры к серьезному увеличению добычи угля во всех бассейнах страны. От роста угледобы зависит бесперебойная работа электрических станций, металургических и военных заводов железнодорожного транспорта. Обеспечение народного хозяйства углем зависит не от одних угольщиков. Добытый уголь лишь тогда становится топливом, когда он подвезен к потребителю. И тут решающее слово принадлежит нашим железнодорожникам. В их руках конвейер, призванный бесперебойно доставлять уголь фабрикам, заводам, электростанциям, на топливные склады железных дорог.

В ноябре железные дороги грузили больше угля, чем в октябре. Однако некоторые дороги попрежнему отстают, в частности, Томская — важнейшая угольная магистраль.

Понимают ли командиры и политические работники таких дорог, что значит не выполнить государственное задание в военное время? Задумываются ли они над тем, что значит недодать нашей промышленности хотя бы один вагон угля? Это значит, лишить возможности доменщиков выплавить 13 тонн чугуна, сталеваров—сварить 45 тонн стали, в оружейцев — изготовить 18.000 мин, энергетиков — выработать 30.000 киловатт-часов электроэнергии, пищеиков—выпечь 180 тонн хлеба. Пусть руководители дорог, коммунисты и все железнодорожники серьезно задумаются над тем, как дорого обходится стране те сотни вагонов угля, которые благодаря недостаткам работы железнодорожников не доставляются во-время промышленным предприятиям.

Из угольных бассейнов поступают сообщения об отсутствии слаженности в работе между железнодорожниками и угольщиками. По-за неправильной организации работы Карагандинского отделения железной дороги и транспортных цехов угольных шахт погрузка карагандинского угля значительно отстает от добычи. Обычно к концу суток под'ездные пути шахт сотни вагонов остаются неагруженными. Сплошь и рядом бывает так, что в течение суток бассейн получает иногда достаточное количество вагонов, но суточного плана погрузки угля не выполняет. Происходит это и потому, что железнодорожники неравномерно подают вагоны, и оттого, что по вине работников угольной промышленности под'ездные пути и фронты погрузки находятся в запущенном состоянии. Об отсутствии делового контакта между карагандинскими угольщиками и железнодорожниками свидетельствует следующий характерный штрих: секретарь парторганизации станции Баргаганда-угольная Митрофанов и секретарь парторганизации транспортного цеха бассейна Челяинов узнали друг друга лишь на совещании, созванном на-дни в обкоме партии.

Многие факты говорят о безответственном отношении к делу некоторых командиров железнодорожного транспорта. Руководители некоторых дорог часто ссылаются на недостаток порожняка. Однако проверка показывает, что эти ссылки несостоятельны. Вагоны на дорогах достаточно, но беда в том, что они оказываются они крайне медленно, выгружаются и возвращаются к местам погрузки не в те сроки, которые установлены соответствующим распоряжениям. На этих дорогах иной раз вагоны не загружаются полностью. На Томской дороге грузоподъемность вагонов, загружаемых углем, используется на 80—85 процентов.

Командиры транспорта известен опыт донецких железнодорожников, который давно следовало бы использовать на дорогах, обслуживающих угольные бассейны. Опыт этот учит тому, как можно и должно добиваться слаженности в работе между угольщиками и железнодорожниками, как установить единый технологический процесс на станциях и в транспортных шахтах, как организовать соревнование от забоя до стрелочного поста, чтобы обеспечить непрерывный ростг угледобычи и быструю отправку угля. Об этом опыте много говорят, пишут в дорожных газетах, но на практике его не применяют.

В речах командиров транспорта часто говорится о важности кольцевых угольных маршрутов, которыми охватывается 75 процентов общей погрузки угля. А на деле кольцевые маршруты задерживаются в пути следования, задерживаются в пунктах выгрузки, а иной раз просто разформировывают для внутренних перевозок.

В июле 1935 года на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин говорил о том, как важно понять значение каждого работника, каждого винтика в транспортном конвейере. «Когда мы это поймем, товарищи железнодорожники, — говорил товарищ Сталин, — когда мы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящая большевистская дисциплина».

(Окончание см. на 2 стр.)

Дадим стране больше угля, ускорим продвижение его потребителю

Ко всем железнодорожникам Томской дороги и работникам желдорцехов шахт Кузнецкого бассейна

Дорогие товарищи! Мы, железнодорожники Кузбасса, стоим на угольной базе страны и вместе с угольщиками боремся за бесперебойное снабжение фронта и промышленности стратегическим сырьем.

Огромное государственное значение угольных перевозок обязывает нас усилить напряжение в труде, поднять все резервы и обеспечить непрерывность страны в топливе. Уголь—это наша победа. Уголь—это пушки, танки, самолеты. И тот, кто сейчас борется за уголь, кто выполняет важнейшее государственное задание, тот вправне с воинами Красной Армии громит врага.

С первых дней зимы мы вместе с угольщиками крупнейших шахт Кузбасса начали борьбу за внедрение единого технологического процесса станции и под'ездных путей шахт, организацию стахановских угольных маршрутов. За этот период мы отправили десятки стахановских маршрутов, больше чем наполовину сократили простои вагонов под грузовыми операциями, на полную мощность стали использовать грузоподъемность вагонов, хотя бы на несколько килограммов повысить погрузку угля, все, что может ускорить доставку угольных маршрутов, мобилизуем мы, чтобы приблизить час победы.

Понимая государственное и военное значение угольных перевозок, мы даем клятву ежедневно перевыполнять задание по погрузке угля, с каждым соревнованием за скоростную погрузку и доставку угольных маршрутов, и, работая по единому графику с шахтерами, выполнить свой долг перед родиной.

Мы призываем всех железнодорожников Кузбасса и работников под'ездных путей шахт развернуть борьбу за использование опыта донецких железнодорожников, включиться в социалистическое соревнование за скоростную погрузку и доставку угля. Мы берем на себя следующие обязательства:

Выполнить государственный план погрузки угля. Используя опыт диспетчера Николая Еремина, отправлять все поезда строго по наркомовскому графику. За каждое дежурство грузить и отправлять два—три стахановских маршрута. Сократить простои вагонов под грузовыми операциями на 1 час 30 минут. Сократить время на формирование каждого поезда на 15 минут. Сократить стоянку поездов по техническому осмотру на 10 минут. Ускорить оборот электровозов на 15 минут против нормы. К концу суток разгружать все вагоны, прибывшие к нам до 12 часов.

Для обеспечения многократные грузовые операции, мы обязуемся выдавать по единому графику завода и отделения ежедневно два угольных маршрута.

Широко распространить ценный почин весовщика ст. Усяты Ивановой по максимальному использованию грузоподъемной силы вагонов.

Обеспечить безукоризненную работу маневровых паровозов, сделать их пунктами, экономить топливо не менее 15 процентов и сократить время стоянки под экипировкой на 20 процентов.

Ширить сквозное соревнование от забоя до стрелочного поста, наладить предварительную информацию о подходах, всячески помогать друг другу паровозами, изыскивать дополнительные резервы в области ускорения погрузки, всемерно распространять передовой опыт.

Железнодорожники Кузбасса! Мы призываем вас влиться в боевое соревнование и со всех погрузочных станций отправлять стахановские угольные маршруты. Мы призываем работников транзитных отделений быстрее доставлять нам порожняк, с высокой скоростью продвигать груженые угольные маршруты. Уголь нужен фронту, уголь нужен нашей промышленности и транспорту. Все силы, все средства на борьбу за выполнение государственного плана погрузки угля.

По поручению единой смены станции Усяты: ШИШОВ—маневровый диспетчер, САВЕЛЬКВА—старшая стрелочница, ДЕМИДОВ — дежурный по депо, КЛИМ—машинист, ЖАВЕВСКИЙ—мастер пункта осмотра, СОЛДАТЕНКО — весовщик, СЕЛИВЕРСТОВА—стрелочница, ПОЛЬКИНА — станционный смазчик, ТОРГУНОВА—технический контролер, РОГОВСКОЙ—повторгр смены, работники треста «Сталинугол» ЛЫЧАКОВ—диспетчер, ШАЙДУРА—дежурный по станции, КОЧЕРГИН—составитель.

ТЕЛЕГРАММА

Маневровому диспетчеру ст. Усяты тов. Ф. Т. ШИШОВУ

Диспетчеру треста „Сталинугол" тов. И. Ф. ЛЫЧАКОВУ

НКПС горячо одобряет почин маневрового диспетчера станции Усяты тов. Шишова и диспетчера треста «Сталинугол» тов. Лычакова, начавших внедрить единый технологический процесс на станции и под'ездных путях шахтоуправления.

Благодаря слаженной работе и взаимопомощи, единая смена тов. Шишова за короткий срок погрузила 30 стахановских угольных маршрутов, обрабатывая каждый маршрут за 5—7 часов при норме 13 часов.

За инициативу и энергию, проявленные в борьбе за внедрение единого технологического процесса, и укрепление слаженности и взаимопомощи между железнодорожниками и работниками под'ездных путей, направленной на улучшение использования подвижного состава и увеличение погрузки угля, НКПС об'являет вам благодарность.

Начальнику дороги тов. Кривонову премировать тт. Шишова и Лычакова денежной премией по 1000 рублей каждого.

Придавая большое значение инициативе тт. Шишова и Лычакова, НКПС обязывает управление и политотдел Томской ж. д. опыт единой смены тов. Шишова распространить на все угледогрузочные станции.

НКПС выражает уверенность, что внедрение передовые методы, железнодорожники добьются максимального использования имеющихся колосс-альных ресурсов подвижного состава, погрузки угля и других важнейших народнохозяйственных грузов и тем самым помогут доблестной Красной Армии успешней громить врага.

Зам. народного комиссара—начальник Политического Управления НКПС С. БАГАЕВ.

В СМЕНЕ тов. ШИШОВА

Смена маневрового диспетчера тов. Шишова попрежнему работает высокопроизводительно. В ночь на 18 декабря коллектив смены отлично справился с разнорской местного груза, выполнив план на 100 процентов. Кроме того за 6 часов 30 минут—наполовину быстрее нормы—был обработан стахановский угольный маршрут. Смена полностью обеспечила полному порожняка под погрузку угля на 6 ноя.

Ф. СИМАКОВ.

63 ВАГОНА СВЕРХ ПЛАНА

Железнодорожники станции Кандалеп боевыми делами отвечают на призыв единой смены тов. Шишова. С каждым днем растет число стахановских угольных маршрутов.

Дежурный по станции тов. Карасев вместе с дежурным по железнодорожному цеху тов. Исуповым 14 декабря организовали стахановский угольный маршрут, загрузили его раньше срока на 6 часов 36 минут. Порожняк сопровождали технические контролеры тт. Великанова и Гурьева, которые непосредственно на под'ездных путях организовали скоростную обработку документов.

Больших успехов добился дежурный по станции тов. Костенко. Организуя стахановские угольные маршруты, он перевыполняет задание по погрузке угля, 13 декабря погрузил сверх плана 62 вагона.

В всех сменах станции Кандалеп обсуждают письмо единой смены тов. Шишова. Кандаленцы вступают на стахановскую вахту, берут обязательства изо дня в день перевыполнять задание по погрузке угля.

Ф. МИШУРИН.

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

НОВОСИБИРСК
Цена 1 №. № 7 (0
Просмотр и полностью
Стр. 3 экз.

О Советском Информбюро

Из вечернего сообщения за 17 декабря

● В течение 17 декабря наши войска в районе Сталинграда на Центральном фронте продолжали вести наступательные бои на прежних направлениях.

● Не зрочненные нашими, при занятии населенного пункта западнее Суровикино, наши войска захватили не 305 орудий, как сообщалось ранее, а 580 орудий разных калибров. Кроме трофеев, уже перечисленных в вчерашнем вечернем сообщении, западнее Суровикино захвачено 15 танков, 20 самолетов и бронемашин, 65 минометов, 205 станковых пулеметов, 650 противотанковых ружей, 3310 винтовок, 940 мотоциклов, 140 автомобилей, 2.500 снарядов, 570 ящиков винтовочных патронов, 25 ящиков патронов к крупнокалибрным пулеметам, 160 ящиков патронов к противотанковым ружьям, 200 ящиков мин, 143 ящика ручных гранат, 10.000 бензобаков, 7 вагонов медицинского имущества, 3 продовольственных склада и другие трофеи.

● За 16 декабря в районе Сталинграда уничтожено 7 транспортных самолетов противника.

● 16 декабря частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 15 немецких танков, до 200 автомашин с войсками и грузами, сожжено 20 автоцистерн с горючим, подавлен огонь 10 артиллерийских батарей, разбито 2 железнодорожных состава, расстреляно и частью уничтожено до 2 рот пехоты противника.

● В районе Сталинграда наши войска вели перестрелку с противником. На северо-западном окраине города группа наших бойцов проникла в тыл противника и обстреляла вражескую колонну. Убито до 50 гитлеровцев. На южной окраине города огнем артиллерии уничтожена артиллерийская батарея немцев и до роты вражеской пехоты.

● Северо-западнее Сталинграда наши войска укрепляли занимаемые рубежи и вели огневой бой с противником. Нами захвачено до 300 трофеев, уничтожена 3 немецких танка, 10 пулеметов, орудие и разрушена 7 блиндажей. На другом участке до роты немцев выгнались просочиться в тыл нашего подразделения. Наши пулеметчики обстреляли заповным огнем и отошли, оставив на поле боя несколько десятков трупов.

● Юго-западнее Сталинграда наши войска частью сил продолжали наступательные бои. Советские танкисты юго-восточнее Суровикино истребили 1235 вражеских солдат и офицеров, подбили 5 танков, уничтожили 30 орудий, 12 повозок с грузами, разрушили 53 блиндажа и взяли в плен 70 гитлеровцев. На другом участке наши бойцы отразили атаку немецкой роты пехоты, поддержанной 30 танками. В результате бои подбито 8 танков и сожжено 14 автомашин противника.

● На Центральном фронте наши войска вели внезапный огонь и на отдельных участках отбивали контратаки противника.

● В районе Вязьмы Лужа подразделения под командованием тов. Панченко, отражая контратаки противника, на два дня истребили до батальона немецкой пехоты.

● Отряд украинских партизан сожгли полет на немецкий гарнизон, расположенный в одном районном центре. Советские партизаны истребили 500 вражеских солдат и офицеров, уничтожили 2 бронемашины, разрушили пять связь, электростанцию, взорвали 2 моста и 7 зданий, в которых размещались немецкие учреждения. Партизаны захватили орудие, 4 пулемета, 13 автоматов, 150 винтовок, 18 револьверов, 2 мотоцикла, 50 велосипедов, 2 радиостанции, склад с продовольствием и обмундированием.

Очередная ложь немцев об окружении советских войск

Гитлеровская ставка опубликовала сообщение о том, что немецкие войска якобы окружили и уничтожили у гор. Торопца группу советских войск. В этом сообщении говорится: «Потери советских войск в районе Торопца составили 15.000 убитыми и 4217 пленными, 542 танка и разведывательных бронемашин и большое количество легкого и тяжелого оружия, более 1000 грузовиков и другие военные материалы». В этом сообщении от начала и до конца нет ни слова правды. По количеству нагроможденной здесь бесстыдной лжи гитлеровцы превзошли сами себя.

О каком окружении у Торопца говорят запутавшиеся и завравшиеся вконец гитлеровцы? Красная Армия отбросила немецко-фашистские войска от Торопца более чем за 70 километров на западе и более чем на 100 километров на юге и на юго-востоке еще зимой 1941—1942 гг. и этот город с полным основанием можно считать тыловым советским городом, где не слышно даже залпов тяжелых орудий. Если у Торопца в настоящее время и находятся немцы, то только лишь в качестве военнопленных.

На самом деле в последнее время происходили бои не в районе Торопца, а в районе г. Белого, причем наступали здесь не немцы, а советские войска. В ходе этих боев наши части наголову разгромили 33-й немецкий танковый полк вместе со штабом, 216-й пехотный полк и 15-й отдельный батальон. Немцы потеряли в этих боях убитыми свыше 7.000 солдат и офицеров, 110 танков, до 57 орудий, до 100 пулеметов, 860 автомашин, 10 конных обозов. Наши части взорвали 5 складов с боеприпасами, 3 склада с горючим и уничтожили на одном из городков 17 самолетов противника.

В этих боях наши войска потеряли 2.000 человек убитыми и 115 человек пропавшими без вести, 70 танков, 48 орудий, 360 автомашин.

Таковы действительные итоги боев в районе г. Белого.

Факт опубликования немцами еще одного лживого сообщения весьма показателен. Он говорит о том, что дела у гитлеровцев день ото дня идут все хуже. Именно поэтому они, как говорит русская пословица, и наводят тень на плетень. Гитлеровское командование боится сказать немецкому народу о положении на советско-германском фронте. Ну что ж, эту правду скажет Советское Информбюро опубликованием настоящего сообщения.

СОВИНФОРМБЮРО.

Лунинцы усятского депо

В условиях войны каждый килограмм сокращенного топлива, металла и любого материала, каждая работа, произведенная с меньшей затратой труда и средств, есть укрепление тыла и прямая активная помощь фронту. Этому с наибольшим успехом способствуют лунинские движение.

В Усятском паровозном депо многие машинисты резко улучшили уход за локомотивами, широко применяют лунинский метод.

Машинист тов. Любов добился хороших результатов в сокращении пробега своего паровоза на промывочном ремонте: в среднем паровоз простаивает 14 часов. Это результат образцового ухода за машиной и активного участия в промывочном ремонте.

Машинист Кириллов также по-лунински ухаживает за машиной.

Благодаря широкому применению лунинских методов в депо резко сократились браки в работе. И в этом году их было всего три, тогда как в прошлом году машинисты допустили 20 браков.

Усятские машинисты соревнуются с машинистами Новосибирского депо, по крупнейшему резко отстают от усятцев. В Новосибирске забросили лунинское движение. По «данным» руководителей депо, у них числится пять лунинских паровозов, на самом деле это паровозы самые заслуженные. Машинист Ковалевко при постановке паровоза на промывочный ремонт записал в книгу 39 пунктов ремонта. Машинист Александров из месяца в месяц записывает до 30 пунктов. Вот почему паровозы простаивают на промывочном ремонте по 20 часов вместо 14. Валим межповездной ремонт. В этом году было допущено машинистами 24 брака в работе.

Г. ПОДОПРИГОРОВ.
Ревизор НКПС.

Всей сменой на очистку снега

Несмотря на большие снежные заносы, коллектив станции Амзас беспрепятственно пропускает поезда, ни на минуту не задерживая их на станции.

17 декабря после работы стрелочники товарищи Стекачева и Трубина вместе с другими рабочими активно участвовали в очистке стрелок и стрелочных переводов от снежных запосов. Смена дежурного по станции тов. Щербакова, с которой мы соревнуемся, также принимает активное участие в ликвидации последствий метелей.

В. КАМКЛИН.
Дежурный по ст. Амзас.

НА ПОСТРОЙКУ ТАНКОВОЙ КОЛОННЫ „ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА"

На Новокузнецком отделении прошли собрания, посвященные обсуждению телеграммы товарища Сталина секретарю Тамбовского обкома партии тов. Вязову о сборе средств на постройку танковой колонны.

Железнодорожники нашего отделения, подхватывая почин тамбовцев, начали сбор средств на строительство танковой колонны «Железнодорожник Кузбасса».

Колективы ст. Новокузнецк-I, Кандалеча, Новокузнецкого пункта отчислили на постройку колонны однодневный заработок.

В ТРИБУНАЛЕ ДОРОГИ

По закону военного времени

Восемнадцатый месяц идет кровопролитная война с немецко-фашистскими оردами. Войны могли научила самостоятельному труду и труду «Люди стали более подтянутыми, менее расхлабанными, более дисциплинированными, научились работать по-военному, стали сознавать свой долг перед родиной и перед ее защитниками на фронте — Красной Армией и Флотом».

Однако есть еще и такие железнодорожники, которые безответственно относятся к своим обязанностям, пытаются жить мирными темпами.

16 сентября 1942 года на 14 ч. 51 мин. был запланирован отправление ст. Новокузнецк-сортировочная особо-важный поезд. В 10 часов вагонщики выдали готовность. Однако диспетчер Магер не принял мер к его отправлению, хотя имел все возможности. Маневровый диспетчер Бурых также халатно отнесся к своим обязанностям. На вопрос оператора станции «Будет ли поезд на 14 ч. 51 мин.?» заверил, что поезда не будет, когда же на 14 ч. 51 мин. поезд не был отправлен, его вторично запланировали на 19 ч. 25 мин. Но ушел он только в 20 ч. 42 мин.

Выездная сессия военного трибунала дороги рассмотрела дело Магера (ранее судженного) и Бурых (имеющего ряд дисциплинарных взысканий) за срыв транзитного поезда приговорила Н. И. Магер к 3 годам лишения свободы и Г. Ф. Бурых к 4 годам лишения свободы.

* * *

Подобные разгильдяи имеются и среди железнодорожников станции Усяты. 12 ноября в Усятах должен был сформироваться поезд № 1045. Бывший заместитель начальника станции Воротников распорядился раз'единить состав на несколько частей. 15 вагонов пятнадцать вагонов были отправлены на ст. Тайга, остальная часть состава, 9 вагонов, еще раз была раз'единена. Это было сделано дежурным по станции Филиновым.

Таким образом поезд № 1045 был дважды раз'единен.

Сессия военного трибунала приговорила Воротникова к 7 годам и Филинова к 5 годам лишения свободы.

К. ФАРНЕЙКО.
Военный следователь.

За редактора
И. ВАРФОЛОМЕЕВ

УГОЛЬ—ДОМНАМ, ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯМ, ТРАНСПОРТУ, ЗАВОДАМ*)

Пора уже железнодорожникам, начиная от командира и кончая рядовыми работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до сцепщика, понять ГОСУДАРСТВЕННОЕ, ВОЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ УГОЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПОДНЯТЬ ПОГРУЗКУ УГЛЯ И УСКОРИТЬ ПРОДВИЖЕНИЕ УГОЛЬНЫХ МАРШРУТОВ.

На транспорте имеется немало коллективов, которые понимают важность угольных перевозок. На станции Усяты, Томской дороги, передовая смена Дмитрия Шипанова, установив тесный контакт с работниками под'ездных путей трестов «Сталинугол» и «Прокопьевскуголь», отлично организует стахановские угольные маршруты, перевыполняет задания по погрузке угля, плюс сохранила полную формирования угольных поездов. Работники этой смены не обладают какой-либо особой квалификацией, не поставлены в какие-то особые условия. Они понимают, что уголь нужен сейчас стране, как воздух, и они стараются обеспечить быструю погрузку и отправку угольных поездов.

Хорошие, добросовестные работники, по-государственному понимающие значение угольных перевозок, имеются среди всех профессий железнодорожного транспорта. Сегодня в «Правде» публикуются необрские итоги Всесоюзного соревнования работников железнодорожного транспорта. В ряды коллективов — победителей соревнования, занявших первые и вторые места, выдвинулись сибиряки и уральцы: свердловские паровозники и камышловские кондукторы, горняки М. Л. Кагановича, тайгинские и чусовские вагонники Томской и Пермской дорог, барабинские движенцы Омской дороги. Производственные успехи передовиков завоеваны напряженным трудом и полной организацией труда, чего может добиться любой коллектив. Все зависит от желания учиться работать у лучших коллективов, от глубокого понимания железнодорожниками всей ответственности за возложенные на них обязанности.

Задача политотделов—усилить политическую работу с людьми, добиться подлинно-массового соревнования всех железнодорожников, направляя все их внимание, всю энергию, весь опыт передовиков на выполнение государственных заданий по перевозкам. Наиболее такое мероприятие, как регулярные политбеседы с паровозными и поездными бригадами, принесет огромную пользу. Разрешая важнейшие хозяйственные задачи, поставленные перед нашим транспортом, работники политотделов должны действовать как организаторы и воспитатели масс, множить ряды стахановцев, лунинцев транспорта.

Железнодорожники могут и должны поднять погрузку и ускорить перевозки угля. Таково требование фронта и тыла нашей родины.

*) Окончание. Начало см. на 1 стр.

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 МН2 4030