

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 66 (903)

15 июля 1939 года, суббота

Цена 6 коп.

КО ВСЕМ СТАХАНОВЦАМ-КРИВОНОСОВЦАМ, УДАРНИКАМ, ИНЖЕНЕРАМ И ТЕХНИКАМ, КОМАНДИРАМ И ПОЛИТРАБОТНИКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги

Дорогие товарищи железнодорожники!

30 июля — Всесоюзный день железнодорожного транспорта, радостный праздник великой железнодорожной державы. Четыре года тому назад, в большом Кремлевском Дворце, передовые железнодорожники удостоились высокой чести — их принял великий Сталин, руководители партии и правительства.

Товарищ Сталин в своей исторической речи поднял на исключительную высоту государственное значение железнодорожного транспорта СССР. Великий машинист локомотива революции дал железнодорожникам сталинскую путевку — к новым победам! Наш вождь и учитель высоко оценил тогда еще первые успехи железнодорожников, вселил в них бодрость и несокрушимую веру в свои силы, со сталинской мудростью и прозорливостью начертал путь дальнейшего под'ема социалистического транспорта.

«Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, — говорил товарищ Сталин, — требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке». Транспорт СССР должен быть четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером.

Воодушевленные сталинским вниманием, железнодорожники за прошедшие четыре года под руководством своего любимого наркома тов. Л. М. Кагановича поработали немало для выполнения сталинских указаний. 100 тысяч вагонов погрузки в сутки — вот результат славной борьбы железнодорожников. Железнодорожный транспорт стал передовой отраслью народного хозяйства.

Сделано немало, но многое еще надо сделать. Нельзя забывать, товарищи железнодорожники, что у нас есть еще крупные недостатки в работе, что мы не использовали еще всех резервов для выполнения и перевыполнения плана перевозок, особенно грузов первой категории, что у нас есть отстающие дороги и участки, что локомотивы используются у нас еще не на полную мощность, и надо с большей еще энергией и настойчивостью добиваться высокого качества работы, четкости и слаженности всего железнодорожного конвейера. Мы должны наши недостатки вскрывать открыто, честно, до конца, как учил нас товарищ Сталин, ибо без критики двигаться вперед нельзя.

Вся сталинская армия железнодорожников под водительством своего железного наркома развертывает борьбу за новый под'ем в работе железнодорожного транспорта, за большевистское выполнение исторических решений XVIII Съезда ВКП(б).

Накануне Дня железнодорожника с новой силой развертывается социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Каждый железнодорожник принимает установленную правительством в июле ежесуточную погрузку в 102 тысячи вагонов, как боевое руководство к действию, как акт величайшего доверия страны к нам, железнодорожникам. И дело нашей чести — выполнить план перевозок, обеспечить досрочное выполнение Третьей Сталинской Пятилетки. Для этого у нас имеются все возможности, все условия.

На XVIII Съезде ВКП(б) тов. Л. М. Каганович указывал, что если сократить простой вагонов на станциях на один час, это даст возможность увеличить погрузку на транспорте более чем на 5 тысяч вагонов. Вот где они, товарищи, наши реальные резервы для перевыполнения плана погрузки.

Ускорение оборота вагона, сокращение простоя подвижного состава на станциях — это генеральная задача железнодорожников сейчас!

Не случайно подлые враги народа презренные предельщики выступали против ускорения оборота вагонов. Они пытались скрыть этот резерв транспорта от всей массы железнодорожников. Контрреволюционные предельщики были наголову разгромлены нашей партией, нашим сталинским наркомом тов. Л. М. Кагановичем. Железнодорожники ускорили оборот вагонов, улучшили их использование, увеличили погрузку. Но возможности для ускорения оборота вагона еще не исчерпаны.

В своем боевом приказе № 157-Ц «Об обеспечении государственного плана перевозок на июль месяц 1939 года» тов. Л. М. Каганович наметил совершенно конкретные мероприятия для нового роста погрузки, для ускорения оборота вагона. Надо, товарищи, ускорить продвижение поездов, полностью выполнить регулировочное задание по передаче порожняка для дорог Донбасса, Кузбасса, Урала и Сибири, Севера, усилить маршрутизацию, освободить узлы от излишка вагонов, по-государственному использовать порожние направления. Это — наш путь в борьбе за погрузку 102 тысяч и более вагонов в сутки, за ускорение оборота подвижного состава.

Товарищи железнодорожники!

Всесоюзный День железнодорожного транспорта — славная, незабываемая дата в жизни каждого железнодорожника. Давайте развернем социалистическое соревнование за большевистское выполнение приказа № 157-Ц, за ускорение оборота вагона, за высокое качество работы.

Пусть каждая станция, каждое отделение и дорога сократят простой вагонов не меньше чем на час — два, — и новый под'ем погрузки будет гарантирован.

Пусть на каждой станции развернется борьба с непроизводительными задержками поездов, за рациональное, государственное использование каждого вагона.

Ускорить оборот вагона — значит добиться слаженной работы всех работников транспорта — паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов, значит свято соблюдать новые графики движения поездов и планы формирования — отправлять грузы маршрутными поездами, значит высококачественно формировать поезда, высококачественно ремонтировать паровозы и вагоны, высококачественно ремонтировать и содержать путь. Достижение нового, более высокого качества всей работы транспорта — решающее условие дальнейшего под'ема.

Товарищи машинисты! Становитесь застрельщиками нового под'ема соревнования, по-кривоносски, без задержек, по графику водите тяжеловесные поезда, внедряйте передовой метод эксплуатации — кольцевую езду, будьте организаторами слаженной, дружной работы с движенцами, с вагонниками, полностью используйте мощную паровозную технику. Берегите свои машины, любовно за ними ухаживайте, вместе с комплексными бригадами приведите их в полную боевую готовность к предстоящей зиме.

Широкая возможность открыта теперь перед участковыми диспетчерами. Умелое регулирование движением поездов, разумное использование резерва, четкое продвижение поездов по графику — вот то, что позволяет быстрее оборачивать вагон.

Товарищи диспетчеры! Покажите свое мастерство, ведите составы строго по

графику, боритесь за полное использование подвижного состава, давайте высокую коммерческую скорость движения поездов.

Основной очаг задержек и непроизводительного простоя вагона представляют сейчас сортировочные станции, именно здесь наносится удар по быстрому обороту вагона. Только одна наша станция Дебальцево, вследствие плохой работы в июне, отняла у транспорта более 2.500 вагонов.

Передовые коллективы станций настойчиво борются с непроизводительными простоями вагонов. Наш Краснолиманский узел четкой, отличной работой сумел только за девять дней июля дать дополнительно под погрузку 575 вагонов. Это — настоящее большевистское дело. Так работать могут все сортировочные станции.

Что для этого нужно? Прежде всего, безоговорочное выполнение приказа № 157-Ц, четкое формирование поездов по утвержденным планам формирования, быстрый роспуск составов с горки, слаженная работа движенцев с бригадами маневровых и горочных паровозов, умелое, оперативное руководство станционных и отделенческих командиров.

Часто вагон стоит из-за пустяков: опоздал с разметкой техникский конторщик, не сговорились, как передвигать вагоны машинист и составитель, отлучился сцепщик и т. п. На это уходят секунды, минуты, а они складываются в часы и сутки. Вот почему борьба за четкость в работе, за высокую культуру во всех операциях на сортировочных станциях приобретает важнейшее значение.

Товарищи маневровые диспетчеры, составители, технические конторщики, машинисты маневровых и горочных паровозов! От вас во многом зависит, насколько быстро будет оборачиваться вагон. Покажите подлинный класс кривоносской работы, быстро формируйте и отправляйте поезда, не теряйте ни одной минуты непроизводительно. Поднимайте работу решающих узлов, освобождайте их от излишка вагонного парка, настойчиво боритесь за выполнение приказа № 157-Ц, работайте четко и слаженно, как требует от железнодорожников великий Сталин.

Многие могут сделать для ускорения оборота вагона осмотры вагонов и слесари. Часто они отцепляют вагоны, когда в этом нет никакой надобности, подолгу производят безотцепочный ремонт. А составы стоят! Передовые вагонники железных дорог поняли, на каком важнейшем государственном посту они находятся, и всеми силами стремятся организовать безотцепочный ремонт вагонов без задержки поездов.

Товарищи вагонники! Займите передовое место в борьбе за ускорение оборота вагона, слаженно работайте с движенцами в узлах, на прямо-отправочных путях, не держите составов, быстро осматривайте и ремонтируйте вагоны.

Маршрутизация — огромный резерв для роста погрузки. Но мы еще очень слабо используем этот важнейший источник улучшения работы. А насколько ускорился бы оборот вагона, если работники погрузочных станций рука об руку с клиентурой по-настоящему встали бы за формирование отправительских маршрутов: скорее стали бы получать продукцию заводы, фабрики, колхозы, совхозы.

Работники Дебальцевского узла нашей дороги развернули борьбу за формирование маршрутов и создали для этой цели маршрутное бюро, которое вместе с Углесбытом распределяет погрузку угля так, чтобы поданные вагоны загружались в адреса какого-либо одного потребителя. Создана определенная система в погрузке, а также снабжении и в распределении груза для промышленности, помогающая нам увеличить число маршрутов. Любая крупная погрузочная станция может перенять опыт дебальцевского коллектива.

Товарищи работники грузовых станций! Полностью выполняйте планы породовой погрузки, не задерживайте вагоны под погрузкой и выгрузкой, формируйте маршруты так, чтобы не было нужды перерабатывать вагоны в пути.

Большое и почетное место в борьбе за ускорение оборота вагона принадлежит вагонному мастеру и главному кондуктору. Сплоченная работа поездной бригады — залог быстрого продвижения поездов.

Товарищи главные кондукторы, вагонные мастера! Ведите вверенные вам поезда строго по графику, не допускайте остановок в пути, общими силами боритесь за быстрое продвижение вагона.

Товарищи путейцы! Добивайтесь отличного текущего содержания пути, боритесь за нулевой балл на ободотках и дистанциях, искореняйте предупреждения — это зло, тормозящее быстрое продвижение поездов, высококачественно и точно в установленные «окна» ремонтируйте путь и готовьте его к зиме. Помните, что борьба за быстрый оборот вагона требует беспрепятственного продвижения поездов по перегонам и нормальным условиям для маневровой работы на станциях. Здоровый, надежный, прочный путь во многом решает быстрое продвижение поездов!

Товарищи начальники дорог, политотделов, начальники служб, отделений, депо, станций, дистанций, участков, политработники, инженеры и техники — вся советская интеллигенция транспорта! Ваш долг — возглавить, организовать, ширить поднимающееся соревнование железнодорожников, помочь всем честным и добросовестным работникам транспорта овладеть передовыми стахановско-кривоносскими методами работы, готовить каждое звено транспорта к зиме. Проверьте, как выполняются социалистические договоры и обязательства, заключенные между дорогами и другими звеньями транспорта, организуйте людей на выполнение государственных заданий, на ускорение оборота вагона.

Наша Северо-Донецкая дорога, работающая в общем неплохо, все же не выполняет задания по обороту вагонов, и прежде всего потому, что на многих станциях простои вагонов значительно превышают норму.

Используя имеющиеся резервы и развертывая борьбу за выполнение приказа № 157-Ц, мы обязуемся ко Дню железнодорожного транспорта довести оборот вагонов до 1,50 суток при норме 1,60 суток. Этим мы дадим дополнительно под погрузку 915 вагонов в сутки. Задача — вполне реальная и осуществимая.

Чтобы достигнуть такого оборота, мы должны снизить простои транзитных вагонов до 4,2 часа при норме 4,6 часа, простои под погрузочными операциями — до 13 часов при норме 13,3 и повысить участковую скорость до 26,5 километра при задании

(Окончание см. на 2-ой стр.)

Окончание обращения стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги

(Начало см. на 1-й стр.)

26,1. На нашей дороге в соревнование за ускорение оборота вагонов включаются работники всех профессий, связанных с движением поездов.

Большие резервы заложены и в сокращении простоев вагонов под выгрузкой. Опыт работы станций нашей дороги—имени Л.М. Кагановича, Переездной и других—показал, что нулевой остаток вагонов под выгрузкой к концу суток—реальное дело. Соревнование за нулевой остаток под выгрузкой безусловно даст большой экономический эффект и поможет улучшить оборот вагонов.

С каждым днем на дороге крепнет дружба с горняками. С ними соревнуются коллективы 25 угледогрузочных станций. Стахановцы транспортных цехов активно борются за снижение простоев вагонов на под'ездных путях. Транспортный цех треста «Первомайскуголь» снизил простой вагонов под маршрутной погрузкой на полтора часа, а под немаршрутной погрузкой—на 0,2 часа. Дальнейшее укрепление производственной дружды, новые, более жесткие нормы простоя вагонов на под'ездных путях, которые необходимо ввести, помогут лучше использовать вагоны, ускорят их оборот.

Товарищи железнодорожники! Задача, которую мы поставили перед собой, с успехом может быть решена коллективом каждой дороги, каждого отделения, депо, станции, вагонного участка.

Ускорение оборота вагонов—это тот рычаг, с помощью которого транспорт уверенно и твердо вступит в большевистскую зиму, поднимется на новую, высшую ступень.

Мы должны развернуть социалистическое соревнование так, чтобы не только достойно встретить Всесоюзный день железнодорожника, но и продолжить соревнование с еще большей силой после 30 июля, чтобы встретить зиму во всеоружии и провести ее по-сталински!

Борьбу за ускорение оборота вагонов нужно вести систематически, повседневно, и поэтому успешная подготовка к Всесоюзному дню железнодорожника должна стать началом борьбы за большевистское решение этой генеральной задачи.

Мы обращаемся с особой просьбой к железнодорожникам дорог Урала, Сибири и Востока. Вы, товарищи, первыми вступаете в зиму, и страна ждет от вас, что в летнее время вы полностью преодолеете свои затруднения и плечом к плечу вместе со всей армией железнодорожников будете добиваться дальнейшего расцвета транспорта.

Соревнование коллективов двух магистралей Донбасса—Северо-Донецкой и Южно-Донецкой—дало замечательные результаты. Проверка выполнения наших договоров, мы решили продолжить соревнование с железнодорожниками Южно-Донецкой и одновременно вызвать на соревнование коллектив Томской дороги. Северо-Донецкая, Южно-Донецкая и Томская—дороги угля и металла. Значение этих дорог для страны очень велико. Будем вместе бороться за первое место по сети железных дорог!

Товарищи железнодорожники! Мы призываем вас развернуть всесоюзное социалистическое соревнование на ускорение оборота вагонов. Добьемся высокой социалистической культуры в работе железнодорожного транспорта. Встретим Всесоюзный Сталинский день железнодорожника полным выполнением приказа № 157-Ц, перевыполнением государственного плана перевозок, по-боевому подготовимся и проведем зиму 1939-1940 гг.!

Успех нашего дела зависит прежде всего от нас, железнодорожников. Выполняя указания товарища Сталина, развернем с новой силой критику и самокритику наших недостатков. Критика и самокритика—ключ, при помощи которого мы сможем быстро устранить эти недостатки и двигаться неуклонно вперед, добиваясь того, чтобы транспорт работал четко и слаженно, как часовой механизм!

Стахановцы и командиры Северо-Донецкой дороги:

В. ЕГОРОВ—начальник Северо-Донецкой дороги, В. ВОРОБЬЕВ—начальник политотдела дороги, М. ЧЕБОТАРЕВ—председатель дорпрофсожа, А. БОГДАНОВ—начальник Дебальцевского отделения, Г. ЮРЧЕНКО—начальник станции Никитовка, К. КРАСНОВ—начальник станции имени Л. М. Кагановича, Ф. ПИЛИПЕНКО—машинист депо Дебальцево-Восток, П. ФАТЕЕВ—начальник политотдела Дебальцевского отделения, М. КОНОПКИН—машинист депо Лиман-Север, Г. ВАСИЛЕНКО—дежурный по Краснолиманскому отделению, А. МУРАХОВСКИЙ—дежурный по Ворошиловградскому отделению, Н. ВОДВАЖКО—диспетчер Дебальцевского отделения, Г. СИЗОНЕНКО—составитель станции имени Л. М. Кагановича, И. СЕМЕНОВ—составитель станции Дебальцево-сорт, М. КАПЛИЕНКО—составитель станции Дебальцево-сорт, О. ЕЩЕНКО—маневровый диспетчер станции Никитовка, А. МОРОЗОВ—начальник политотдела Ворошиловградского отделения, М. ПАРФЕНОВ—маневровый диспетчер станции Красный Лиман, И. БЕРЕЖНОЙ—инструктор депо им. Л. М. Кагановича и другие.

Вызов железнодорожников Северо-Донецкой принимаем!

С большой радостью мы, железнодорожники Томской, принимаем вызов стахановцев-кривосовцев, командиров и политработников Северо-Донецкой дороги и горячо подхватываем их призыв развернуть всесоюзное соревнование за ускорение оборота вагонов, за высокую социалистическую культуру в работе железнодорожного транспорта, за полное выполнение боевого приказа № 157-Ц сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, за перевыполнение государственного плана перевозок и большевистскую подготовку к зиме 1939—1940 гг.

Передовики Северо-Донецкой дороги правильно указывают, что ускорение оборота вагонов—это рычаг, с помощью которого транспорт уверенно и твердо вступит в большевистскую зиму, поднимется на новую высшую ступень. Коллектив Северо-Донецкой дороги выразил и наши стремления, наши желания, призывая не только достойно встретить Всесоюзный день железнодорожника, но и продолжить соревнование с еще большей силой и после 30 июля, чтобы подготовиться к зиме во всеоружии и провести ее по-сталински.

Мы с радостью принимаем вызов передовых людей Северо-Донецкой дороги, который соревнование с Южно-Донецкой дорогой дало замечательные результаты, и включаемся в это соревнование трех важнейших дорог угля и металла. Перенимая опыт стахановцев-кривосовцев, командиров и политработников Северо-Донецкой и Южно-Донецкой, мы вместе с ними будем бороться за первое место на сети железных дорог.

Значение нашей дороги для народного хозяйства и обороны велико. Но Томская еще не справляется с поставленными задачами, отстает в выполнении государственного плана перевозок, особенно по грузам первой категории—углю, металлу, лесу и хлебу. Это значит, что не везде на нашей дороге сделаны выводы из тяжелых уроков прошлой зимы, когда движение поездов на многих участках в морозы из-за плохой подготовки к зиме было дезорганизовано, это значит, что у нас еще плохо используется богатейшая техника, которой оснащена наша дорога, плохо приводятся в движение огромные внутренние резервы, имеющиеся для повышения погрузки и улучшения перевозок.

Вызов стахановцев-кривосовцев, командиров и политработников Северо-Донецкой дороги мобилизует нас, работников дороги, первой вступающей в зиму, еще в летнее время полностью преодолеть затруднения и мы с большевистской энергией, в боевых рядах сталинской армии железнодорожников будем добиваться новых побед социалистического железнодорожного транспорта.

Как и на всем транспорте, на нашей дороге передовики готовятся достойно встретить Сталинский день железнодорожника. Передовые коллективы станций—Кандапел, Судженка, Анжерская, Топкинского вагонного участка, коллективы погрузо-разгрузочных контор дороги и др. досрочно выполнили полугодовые производственные программы. Знатные кривосовцы Новосибирского депо тов. И Орлов, Беловского электродепо т. Величко, Тайгинского депо тт. Иванов, Васильев, Инского—Щедрин и Гулюк, Барнаульского—Кузнецов и Михеев, Рубцовского—Бондаренко и другие выступили инициаторами соревнования за повышение классности машинистов и образцовую подготовку паровозного парка к зиме. Первым сдал экзамен на механика 1-го класса тов. Орлов. Новых успехов добиваются водители тяжеловесных поездов и кольцевики Топкинского, Тайгинского, Новосибирского, Инского депо. Знатный стахановец мастер Инского вагонного участка тов. Лыков достиг блестящих результатов в организации безотцепочного ремонта вагонов, выдает поездам стахановские гарантийные путевки и его славный почин подхватывают вагонники дороги. Диспетчеры Топкинского отделения тт. Дайнаков, Инского—т. Максимов и др. добиваются стопроцентного отправления поездов по графику. Замечательно работают составители тт. Першин (Усаты), Марков (Кольчугино) и др.

В соревновании с угольщиками Кузбасса, в результате слаженной и дружной работы с шахтерами железнодорожников наших передовых станций, в первой декаде июля план погрузки угля в тоннаже перевыполнен на 29 тысяч тонн.

Многочисленные примеры замечательной стахановско-кривосовской работы есть и на других участках дороги. Но мы отлично сознаем, что в целом работа нашей дороги еще во многом не отвечает требованиям приказа № 157-Ц и нас не покидает чувство тревоги за выполнение июльского плана перевозок, тем более, что мы еще не только не пополнили недогруз прошлых месяцев, но и в первой декаде июля снова недогрузили 3.140 вагонов общей погрузки, в том числе важнейших грузов—металла 280 вагонов, леса 1.340 вагонов, хлеба 1.240 вагонов.

Готовясь достойно встретить незабываемый в жизни каждого железнодорожника день 30 июля, мы, стахановцы-кривосовцы, ударники, командиры и политработники Томской дороги, с воодушевлением вступаем в социалистическое соревнование с железнодорожниками Северо-Донецкой за боевое выполнение приказа № 157-Ц, за ускорение оборота вагонов и большевистскую подготовку к зиме.

Мы берем на себя выполнение следующих обязательств:

Оборот вагона на дороге при норме 3,4 суток выполнять 3,3 суток. Для этого мы будем транзитный простой вагона выполнять 5,7 часа при норме 6 часов, простой под грузовыми операциями выполнять 15 часов при норме 16 часов, участковую скорость выполнять 24 км. в час при норме 23,3.

К Сталинскому дню железнодорожника мы обязуемся перевыполнить июльский план общей и породовой погрузки. Полностью разгрузим Кузнецкий металлургический завод от запасов металла, Кемеровский коксохимкомбинат—от бокса погрузим сверх июльского плана 100 тысяч тонн угля.

Для успешного выполнения этих обязательств мы будем настойчиво добиваться четкой, слаженной работы паровозников, движенцев, вагонников, путейцев.

Работы по путевому хозяйству в условиях нашей дороги, где зима начинается раньше, чем на других дорогах и где путь запущен, имеют решающее значение в подготовке к зиме. Железнодорожники Томской в соревновании с Северо-Донецкой обязуются ликвидировать отставание ремонтно-путевых работ и закончить выполнение плана капитального ремонта пути на 5-дневный срок, сдав все отремонтированные километры в эксплуатацию к 25 сентября при отличном качестве ремонта, ликвидировать аварийное состояние пути и ко Дню железнодорожника снять наименование аварийных очагов с 4-х дистанций (№№ 1, 9, 11, 16), к 1 октября—с 6 дистанций (№№ 5, 6, 14, 17, 19, и 20).

Железнодорожники Кузбасса обязуются к 15 сентября, на месяц раньше срока, полностью подготовить все дистанции пути, паровозные депо, вагонные участки и все предприятия к работе в условиях суровой сибирской зимы, чтобы встретить зиму организованно и провести ее по-сталински!

Товарищи железнодорожники Северо-Донецкой! По-боевому развертывая социалистическое соревнование и стахановско-кривосовское движение, железнодорожники Томской по-большевистски выполнят указания Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича и превратят магистраль Кузбасса в культурную, четко работающую, как точный часовой механизм, передовую дорогу нашей великой железнодорожной державы Советского Союза!

Стахановцы и командиры Томской дороги:

Т. ПУШКОВ—начальник Томской дороги, В. КАРАСЕВ—начальник политотдела дороги, Ф. ЧИРИХИН—пред дорпрофсожа, ПОСТОУТЕНКО—упр. Кузбасскомбинатом, ПРОКОПОВ—зав. трансп. отделом Кузбасскомбината, И. ОРЛОВ—кривосовец Новосибирского депо, БЕКЕТОВА—путеобходчица 2-й дист., МЕРКУЛОВ—нач. Новосибирского отделения, ГАЗИНСКИЙ—секретарь парткома Новосибир. узла, СИДЕЛЬНИКОВ—кривосовец депо Топки, ЛЫКОВ—мастер Инского вагонного участка, БОЙКОВ—нач. ст. Кандапел, ШАБАЛИН—маневровый диспетчер ст. Усаты, ПЕРШИН—инструктор ст. Усаты, ЛУЗАНОВ—составитель ст. Новокузнецк, КОЧЕТЫГОВ—орденоносец, кривосовец Новокузнецкого депо, МАХНЕВА—орденоносец, секретарь комитета ВЛКСМ ст. Усаты, ДЕЙНЕКО—составитель ст. Белово, ШУБИН—деж. по Беловскому отд., ЗАХЛЕВНЫЙ—осмотрщик ст. Белово, КОРЖУК—нач. Беловского политотдела, НИКОЛЕНКО—нач. паровозной службы, ГУЛЮК—кривосовец Инского депо, МАКСИМОВ—диспетчер Инского отд., ЧЕРЕДНИК—нач. вагонной службы, БЫХОВЦЕВ—осмотрщик ст. Рубцовка, КОРОСТЕЛЕВ—главн. конд. рубцовского рез., БОНДАРЕНКО—инструктор Рубц. депо, ОБЛИЕНКО—секретарь партбюро Рубц. депо, АНУФРИЕВ—нач. Топкинского отделения, ЧУМАГИН—нач. грузовой службы, КУЗНЕЦОВ—депутат Верховного Совета РСФСР, маш. Барн. депо, ШАЛАШОВ—нач. Тайгинского депо, КОРНИЕНКО—деж. по управлению, КАЗАКОВЦЕВ—нач. службы движения, ТРОФИМОВ—нач. Инского вагонного депо, КАЛУГИН—нач. службы пути, РЫБАЛКО—ст. стрелочник ст. Новокузнецк сорт., ПЕГУХОВ—пред. Топкинского райкома союза, КОРОТКОВ—нач. трансп. цеха Кузнецкого завода, СЕРГИЕНКО—грузчик ст. Новокузнецк и др. (Принято 11 июля на селекционном совещании, участвовало 360 чел.).

Ответ. редактор П. ПЛЕНИН.