

# МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

30 июля  
1938 года

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО  
ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

№ 82 (338)  
Гор. СТАЛИНСК

**БУДЕМ РАБОТАТЬ ТАК,  
ЧТОБЫ УВЕРЕННО, С ЧЕСТЬЮ  
НЕСТИ ЗНАМЯ НАШЕЙ ВЕЛИ-  
КОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ДЕРЖАВЫ!**



## Водить поезда—как водит локомотив революции первый машинист Советского Союза товарищ Сталин

«СССР, как государство, был бы немислим без перво-классного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочис-ленные области и районы.

В этом, — говорит товарищ Сталин, — великое государст-венное значение железнодо-рожного транспорта в СССР»  
(«ПРАВДА» от 2 августа 1935 г.)

«Весьма знаменательна дата, имеющая величайшее значение в жизни ж.-д. тран-спорта и общеполитическом воспитании железнодорожни-ков, — это день 30 июля 1935 года—день приема же-лезнодорожников в Кремле товарищем Сталиным и чле-

нами правительства. То, что произошло тогда, в этот день, — изменение отношения к ж.-д. транспорту всей стра-ны и изменение настроений самих железнодорожников, — это даже не поддается учету».

Л. М. КАГАНОВИЧ.



## День железнодорожника

Ежегодно 30 июля вся страна отмечает годовщину приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства. Этот прием происходил в 1935 году. Железнодорожный транспорт в то время только начал преодолевать про-должительное отставание. Железнодорожники добились первых серьезных успехов. И вот тогда товарищ Сталин и обратился к ним со словами, вдохновляющими на новые победы.

Товарищ Сталин поставил перед армией железнодорожников задачу добиться слаженности всех частей железнодорожного транспорта сде-лать все необходимое, чтобы тран-спорт работал четко, как исправ-ный, точный, хороший часовой ме-ханизм, чтобы погрузка была под-нята до 75—80 тысяч вагонов в сутки.

Существование и развитие наше-го государства, превосходящего по своим размерам любое государство в мире, — говорил товарищ Сталин, — немисливо без налаженного железнодорожного транспорта, свя-зывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с обла-стями и районами сельского хозяй-ства, дающими им сырье и про-дукцию.

Когда в 1935 году железные дороги не справлялись с задачей грузить 63 тысячи вагонов в сут-ки, партия послала на транспорт одного из ближайших соратников товарища Сталина—Лазаря Моисе-вича Кагановича.

Под руководством сталинского наркома железнодорожная армия добила исключительных побед. Уже в 1936 году железнодорожный транспорт выполнил задание то-варища Сталина—грузить 75—80 тысяч вагонов в сутки. Первую годовщину со дня приема в Крем-ле железнодорожники ознаменова-ли замечательным рекордом: 30 июля 1936 года было погру-жено 116.935 вагонов.

Которому Всесоюзному дню железнодорожного транспорта—в 1937 году—железнодорожники до-бились ежегодной погрузки в 100 тысяч вагонов.

После временного отставания железных дорог прошлой зимой сейчас транспорт опять уверенно

идет в гору. Возвращение тов. Л. М. Кагановича к руководству Народным комиссариатом путей сообщения железнодорожники оце-нили, как еще одно доказатель-ство огромного внимания партии, правительства и лично товарища Сталина к нуждам железнодоро-ного транспорта. На сталинскую заботу железнодорожники ответили новым производственным под'-емом.

Прошедшей зимой погрузка на железных дорогах скатилась до 70 тысяч вагонов в сутки, а сей-час снова ежедневно грузится в среднем 95 тысяч вагонов. Этот перелом достигнут благодаря тому, что под руководством тов. Л. М. Кагановича на транспорте с новой силой развертывается стаханов-ско-кривоносавское движение, ра-стут и выдвигаются сотни новых стахановцев транспорта, восста навливаются испытанные методы работы передовых кривоносавцев.

Враги народа, враги советского государства всячески пытались помешать улучшению работы же-лезных дорог. Эта вражеская став-ка теперь бита.

Осуществляя решения февраль-ско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б), железнодорожники ликви-дируют последствия вредитель-ства японо-немецких шпионов, диверсантов, троцкистско-бухари-нских наемников фашизма.

Успехами транспорта гордится каждый патриот советской стра-ны. Железнодорожный транспорт—родной брат нашей Красной Армии—готов к выполнению любых за-даний партии и правительства.

День железнодорожного тран-спорта—праздник всего советского народа. Всесоюзный смотр работы железных дорог, несомненно, при-ведет к еще большему сплочению трехмиллионной семьи железно-дорожников вокруг партии Ленина—Сталина.

Отмечая успехи железнодорож-ников, наша социалистическая ро-дина зовет их к новым победам, призывает ликвидировать все не-достатки железных дорог, еще шире развернуть стахановско-кри-воносавское движение и сделать железнодорожный транспорт мо-гучим очагом культуры, образцо-вой отраслью народного хозяйства СССР.

## Слово Сталина железнодорожникам

(На приеме работников ж. д. транспорта в Кремле  
30 июля 1935 г.)

Под гром аплодисментов, долго несомлакающие овации начинает свое слово тов. Сталин.

Он говорит о решающем значе-нии железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше Советское государство. Он говорит, что существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим разме-рам любое государство мира, в том числе и Англию с ее коло-ниями (не считая доминионов), немисливо без налаженного же-лезнодорожного транспорта, свя-зывающего громадные области нашей страны в одно государст-венное целое.

Англия, как государство, была бы немислива без пер-воклассного морского транспор-та, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно так же СССР, как госу-дарство, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом, говорит тов. Сталин, великое государст-венное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Он говорит о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей роди-ны. Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железно-дорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

Товарищ Сталин говорит о том, что есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на неболь-ших постах, но нет на тран-спорте людей ненужных или не-значительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы—все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каж-дого винтика. Когда вы это пой-мете товарищи железнодорожники, говорит товарищ Сталин, когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в меха-низме транспорта,—это и будет настоящая, большевистская дис-циплина.

Товарищ Сталин говорит об успехах транспорта и недостат-ках его работы, которые необхо-димо вскрывать при помощи смелой и решительной самокритики. Без критики двигаться вперед нельзя. Эта истина чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода. Он говорит о той самокритике, которой всегда учил нас Ленин—критиковать открыто, честно, до конца, как полагается револю-ционеру, вскрывать язвы нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замазы-вать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только учить работников, но и учиться у них. Критика и само-критика — ключ, при помощи которого мы вскрываем и устра-няем недостатки социалистичес-кого строительства и движемся вперед. В этом секрет нашего прогресса.

Товарищ Сталин говорит далее: успехи транспорта несомненны, мы не собираемся их скрывать. Нам не нужна ложная скромность. Достижения ваши немалы. С 56.000 вагонов среднесуточной погрузки вы поднялись до 73.000 вагонов. Это немало с точки зрения продвижения транспорта вперед. Но, товарищи, этого еще недостаточно с точки зрения потребности страны. Надо добы-ся среднесуточной погрузки в 75.000—80.000 вагонов в день.

Разрешите провозгласить тост за ваши успехи, которые несом-ненны и за которые вы заслужи-ли настоящую большевистскую товарищескую похвалу. Разре-шите провозгласить тост за те достижения, которых еще нет у вас, но которые обязательно долж-ны быть, за то, чтобы все вы, от стрелочника до наркома, сде-лали все необходимое и подняли транспорт, который идет уже в гору, но идет еще покачиваясь, за то, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действую-щим, точным, как хороший ча-совой механизм, конвейером! За всех вас и за вашего наркома, товарищи!

Тов. Каганович с огромным подъемом выразил чувство всех присутствующих железнодорожни-ков, заявив от их имени то-варищу Сталину, членам прави-тельства, руководящим работни-кам наркоматов и Красной армии, участвовавшим в приеме, что железнодорожники приложат все силы и 80.000 вагонов ежесу-точной погрузки дадут во чтобы то ни стало в 1936 году.

(„Гудок“—2 августа 1935 г.).



# В сталинский день железнодорожников большевистский привет знатным людям нашего отделения!



На снимке: с лева на право: К. М. МАХНЕВА—орденоноска, дежурный по ст. Усыты. СЛАВНИКОВ—кузнец-стахановец 10-й дистанции пути. ДЕНЗАНОВ—значкист, мастер подъемного цеха паровозного депо Н.-кузнецк. ОБАЛИН—машинист-кривоносовец депо Н.-кузнецк. ТИМОШЕНКО—составитель-стахановец ст. Н.-кузнецк-Сортировочная.

## Воспитанник комсомола

Размах строительства первой Сталинской пятилетки поставил перед железнодорожным транспортом боевую задачу—транспорт должен был из отсталой отрасли народного хозяйства выйти в число передовых. Партия и правительство послали на железнодорожный транспорт испытанного большевика, Сталинского питомца Л. М. Кагановича.

Транспорту поднимавшемуся в гору необходимыми были люди, преданные делу партии, делу родины.

Молодую комсомолку Ксению Михайловну Махневу, работающую на Кузнецком металлургическом заводе позвали в городской комитет комсомола.

Вежливо и скромно сказали:—Товарищ Махнева, комсомол Вас посылает на железнодорожный транспорт, надо оправдать доверие комсомола.

— Можете положиться я отдаю все силы на пользу дела, на пользу родины. С этими словами Ксения Михайловна ушла из городского комитета комсомола.

В тот период на транспорте были организованы краткосрочные курсы, поступающего молодого пополнения армии железнодорож-

ников. Ксения Михайловна с успехом окончила эти курсы и была послана работать стрелочницей на крупнейшую угленгрузочную станцию Усыты.

Здесь на помощь молодой стрелочнице-комсомолке пришла комсомольская организация и лучшие стрелочники. После того как молодая стрелочница тов. Махнева освоилась с делом и полюбила свою новую работу.—Стрелочница Омской железной дороги тов. Неудихина обратилась с призывом ко всем стрелочникам работать так, чтобы на транспорте не было ни браков в работе ни нарушений правил технической эксплуатации. В своем письме тов. Неудихина подробно рассказывала о своих методах работы.

Товарищ Махнева несколько раз прочитала письмо тов. Неудихиной и взялась за претворение его в жизнь. Она заключила социалистический договор с другими стрелочниками и в социалистическом соревновании добилась замечательных успехов—ее стрелки и стрелочный пост стали образцом не только для стрелочников ст. Усыты, но и для других станций.

Правительство высоко оценило

труды молодой комсомолки, наградив ее орденом трудового красного знамени.

Ксения Михайловна не остановилась на достигнутом, она стала еще с большей энергией и усилиями бороться за четкость работы транспорта, за овладение техникой.

Не так давно она окончила 6 месячные курсы дежурных по станции и сейчас работает дежурным по ст. Усыты. На новой работе в должности командира первое время она встречалась с рядом трудностей, но перед этими трудностями она не остановилась, а преодолела их. Сейчас она показывает образцы молодого командира, она работает не хуже, а даже лучше старых дежурных по станции.

Перед вступлением на дежурство она заключает социалистический договор и борется за их выполнение. При ее личном участии 10 стрелочный пост, который входит в ее подчинение стал целиком стахановским. Отстающий 9 пост при помощи дежурного по станции, орденостки тов. Махневой из отсталых стал выправляться.

Д. Георгиев.

## СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА О ЛЮДЯХ ЭТО И ЕСТЬ НАШ СТИМУЛ К ПОБЕДЕ

Я молодой машинист, недавно получил право на управление паровозом. В декабре 1937 года. Я сдал экзамен на хорошо.

Лучший опыт работы вождения поездов я перенимал у машинистов кривоносовцев тт. Жолудя, Подопригорова, Губанова, и других.

С приходом любимого наркома Л. М. Кагановича к нам на транспорт влило в меня еще более энергии и энтузиазма. Чтобы вывести нашу Томскую дорогу в передовые по призыву нашего железного наркома, я поднял знамя социалистического соревнования и 12 июля, когда наше отделение впервые перевыполнило план погрузки меня за кривоносовскую езду начальник дороги премировал в сумме 300 рублей. Дал я тогда техническую скорость 43,6 километра в час, при задании 31,6 километра в час. За июль месяц я выполнил техническую скорость в среднем на 42 километра в час. 24 июля я выполнил скорость на 42,8 километра в час и сэкономил топлива около 5 тонн.

Сейчас я работаю на комсомольском паровозе № 732-58. 13-го июня комитет комсомола утвердил комсомольскую группу на нашем паровозе. В этот же день комсомолцы оказали мне большое доверие, избрав меня тайным голосованием своим комсомольским группиргом.

Это доверие еще больше возложило ответственности за мою работу и работу товарищей. Еще больше дало энергии и желания работать и учиться.

Основную задачу я поставил перед собой приложить все умение на то, чтобы сделать комсомольский паровоз лучшим не только в нашем депо, но и по Томской дороге, а комсомольскую группу сделать воронцовской.

Высказав свою мысль своим товарищам которые мое предложение поддержали вызвали друг друга на социальное соревнование кроме того вызвали на социальное соревнование комсомольский паровоз № 55-16. Вызов был принят и мы заключили социалистический договор

имени 20-летия Всесоюзного Ленинского коммунистического Союза молодежи, чтобы эту историческую дату ознаменовать лучшими победами. Обязательство мы дали по трем основным пунктам: Содержать в отличном состоянии паровоз, водить поезд с кривоносовскими скоростями давая техническую скорость не ниже 40 километров в час при задании 31,6 километров в час, экономить топлива 5 процентов. Повышать культурно-политический уровень и упорно овладевать большевизмом, активно участвовать в общественно-массовой политической работе. Затем мы еще заключили социальный договор с ремонтной бригадой на условии, чтобы они отремонтировали паровоз на промывке отлично.

Изучая опыт работы комсомольского группирга Кости Воронцова и опыт лучших кривоносовцев железнодорожного транспорта я поставил своей целью, чтобы своим личным примером в работе повести за собой всю комсомольскую группу.

В результате этой большой проделанной работы и основное тесное слаженности в работе мы добились замечательных результатов. Машинист Башкатов дает скорость до 50 км. в час, машинист Исаев до 48 км. в час. Наш заработок превышает свыше 1100 руб. в месяц.

9 июля 1938 года комитет ВЛКСМ заслушав меня о работе моей группы, признали работу отличной и утвердили воронцовскую группу, на нашем паровозе.

В день железнодорожного транспорта наш паровоз пойдет еще лучше, еще быстрее мы дадим скорость не менее 43 километров в час с экономией топлива. Кроме того, в этот исторический день я обязуюсь провести тяжеловесный состав по расписанию с Мундыбаши до Новокузнецка весом 3000 тонн.

Шмаков, машинист комсомольского паровоза № 732-58 паровозного депо Новокузнецк.

## Множатся стахановско-кривоносовские ряды

К Сталинскому дню железнодорожников коллектив паровозного депо Новокузнецк, пришел с новыми победами, с новым ростом стахановцев-героев передовых методов труда.

Автоматчики тт. Логинов, Захаренко, еще не давно они не знали паровозного дела, сейчас стали замечательными стахановцами своего дела ежедневно выполняя план до 380 процентов. Бывший беспризорник Ваня Павленко стал лучшим токарем паровозного депо, выполняет план на 320 процентов. Воспитанница депо тов. Редькина, в прошлом работала уборщицей, сейчас стала квалифицированной строгальщицей работает без брака с производительностью труда на 150 процентов.

Кузнечный цех выполняет план в среднем на 203 процента, а отдельные кузнецы как т.т.

Кочетыгов-орденоносец, Волков до 400 процентов. Комсомолка инструментальщица т. Душкина систематически выполняет план на 200 процентов.

Комсомольский группирг медник Леня Шпилевой своим примером стахановской работы добился, что его группа стала вся воронцовской, сам Шпилевой выполняет план на 300 процентов.

Выросли новые стахановцы кривоносовцы, водители тяжеловесных поездов как машинисты комсомольского паровоза 732-58 т.т. Шмаков, Башкатов, Исаев, машинисты комсомольского паровоза № 5516 т.т. Тарокин, Обалин, Дорофеев из месяца в месяц перевыполняющие техническую скорость, работают без брака не заходя в ремонт от промывки до промывки, водят тяжеловесные поезда до 2800 тонн при норме

1800. Эти паровозы стали лучшими на отделении.

Выросли молодые замечательные командиры, значкист мастер подъемного цеха тов. Дензанов, мастер Шкотов-значкист, бригадиры тт. Дручинин, Сизов, Бакланов и много других молодых командиров выросших из рядовых работников.

На сегодняшний день весь коллектив паровозного депо охвачен технической учебой. Техническая скорость по депо выполнена вместо 29 километров в час 39 километров, коммерческая скорость вместо 25 километров 31 километр. Все взятые обязательства коллективом депо на сегодняшний день выполнены и перевыполнены.

Кашин, начальник паровозного депо Новокузнецк.



## Александр Шабалин

Мартовское солнце бросало ко-  
сой отблеск на стальные пути.  
Александр Константинович прохо-  
дя по путям старого парка встре-  
тился с группой составителей.  
Начался оживленный разговор.  
Один из пожилых составителей  
спросил:

— Говорят ты задумал при-  
менить метод Краснова и Кожу-  
хара.

— Да, говорят правду.

— Не в наших условиях та-  
кие дела применять, ты это брось  
Шабалин.

Александр Константинович шут-  
ливо усмехнулся.

— Думаю все же попробовать.

— Пробовать тут нечего. Там  
сортировочная станция, маневро-  
вые горки, а у нас. Нечего не  
получится.

Попробуем без горки. А может  
что и выйдет,—перебросившись  
составителями взглядом Алек-

тива.

— Действуй Шабалин. Под-  
держим, поможем.

С бодростью и радостью на  
душе Александр Константинович  
взялся продолжать начатое дело.  
Самое главное и трудное было в  
переды.

Как практически применить  
опыт одновременного формирова-  
ния и расформирования составов  
без маневровой горки. Накоплен-  
ный богатый опыт за 20 лет  
производственной работы подска-  
зал тов. Шабалину, что главное  
в людях. Важно, чтобы каждый  
работник знал свое место, свое  
задание и командира.

Александр Константинович на-  
чал свою работу очень просто. За  
полтора часа до начала работы  
прошел по парку, узнал где и  
какие стоят вагоны, на каких  
путях и какой груз. Затем он

Об опыте тов. Шабалина, о  
его успехах заговорили работни-  
ки всех профессий. Одни одоб-  
ряли инициативу стахановца-со-  
ставителя, другие сомневались.  
Старые укоренившиеся привычки  
связывали станцию по рукам и  
ногам. Несмотря на то что тов.  
Шабалин упорно продолжал осу-  
ществлять начатое дело.

Однажды попросили тов. Шаба-  
лина помочь составителю нового  
парка тов. Фиско сформировать  
состав. Александр Константино-  
вич перед тем, как приступить  
к формированию совместного со-  
става, рассказал составителю  
Фиско, что прежде всего надо  
дать задание вагонникам и стре-  
лочникам. Несмотря на это ука-  
зание Фиско все же не догово-  
рился с вагонниками.

В результате в той части  
которую формировал Фиско ока-  
зались 2 больных вагона, состав  
пришлось переделывать и его  
выбили из графика.

Составители: Лаптев и Учаев  
работали плохо тов. Шабалин  
резко критиковал их, указывал  
на их недостатки. Тогда состави-  
тель Учаев не замедлил ответить.

— Я не молодой составитель  
и знаю, что делаю, меня учить  
нечего.

Первая неудача передать свой  
опыт другим не задержала со-  
ставителя-стахановца, он при  
помощи партийной организации,  
инженера станции тов. Украинца  
организовал школу обмена ста-  
хановских опытов по профессиям.

Составителям он подряд прочи-  
тал несколько лекций, подробно,  
рассказав о деловой увязке о  
слаженности комплексной брига-  
ды, о том, как вагоны стоящие  
на 3 путях, списанные по за-  
данию тов. Шабалина были по-  
ставлены в поезд в том же по-  
рядке и сразу после формирова-  
ния составов был готов к отпра-  
влению.

Замечательный опыт Алекса-  
ндра Константиновича — передача  
стахановских методов работы ши-  
роко распространилась не только  
на ст. Усяты, но и на всей сети  
железных дорог.

Вскоре тов. Шабалин был по-  
ставлен маневровым диспетчером  
ст. Усяты. С первых же дней он  
стал показывать замечательные  
образцы, хотя эта работа для  
него была новой.

Подходя к исторической дате  
— Сталинскому дню железнодоро-  
жника смена тов. Шабалина заня-  
ла первенство в социалистическом  
соревновании единых смен.

Коллектив смены встречает  
день железнодорожника безаварий-  
ной работой без единого наруше-  
ния правил технической эксплоа-  
тации.

В смене тов. Шабалина выросли  
замечательные стахановцы. Сей-  
час насчитывается 23 стахановца  
и 11 ударников.

Составители поездов т.т. Ани-  
щенко, Цифаков и Пучков рабо-  
тая по испытанному методу сво-  
его командира показывают обра-  
зцы стахановской работы.

Замечательную инициативу Але-  
ксандра Константиновича высоко  
оценил Сталинский нарком това-  
рищ Л. М. Каганович. На днях  
тов. Шабалин награжден значком  
«Почетному железнодорожнику».

Г. Десятков



ЗУБАРЕВ—токарь-стахановец паровозного депо Усяты.

## ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО УСАТЫ К ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Паровозное депо Усяты если  
судить по количеству паровозов,  
то оно как будто бы не решает  
успехов в продвижении поездов.  
Однако же большая часть продви-  
жения поездов по графику зави-  
сит от Усятских паровозников,  
потому, что, паровозное депо об-  
служивает 3 крупнейшие угле-  
погрузочные станции Кузбасса-Уса-  
ты, Акчурлу и Калзагай, где  
работает больше 10 маневровых  
паровозов.

По указанию Л. М. Кагановича  
во Всесоюзный день железнодорож-  
ника, на всем железнодорожном  
транспорте будет проходить смотр  
стальных коней.

Готовясь к смотру стальных  
коней паровозные бригады значи-  
тельно улучшили уход за своими  
локомотивами. Проведенный обще-  
ственный смотр-20 июля вскрыл

массу недостатков, которые за  
короткий период времени силами  
паровозных бригад устранены.  
Об этом свидетельствует проверка  
паровозного хозяйства, проведен-  
ная 27 июля лучшими стаханов-  
цами депо совместно с помощни-  
ком участкового ревизора тов.  
Мотовиловым. Большинство паро-

возов приведены в отличное состо-  
яние. Лучше всех паровозы у  
машинистов: Слепокурова, Исаева,  
Вычетжанина, Гусева. Эти това-  
рищи держа в отличном состоянии  
свои локомотивы работают без  
брака и нарушений правил тех-  
нической Эксплоатации.

Однако наряду с замечательны-  
ми делами имеется и ряд недос-  
татков. Например, машинист Ми-  
щенко М., работающий на паро-  
возе № 2512 довел его до тако-  
го состояния, что без ремонта  
его нельзя было пустить в поез-  
ду, потому, что такое состояние  
паровоза угрожает безопасности  
движения поездов. Этот же раз-  
гильдяй Мищенко следуя из Ново-  
кузнецка в Усяты ехал с потушен-  
ными сигналами, а машинист  
паровоза № 3189 Тимков допус-  
тил порчу паровоза

Ремантируя кривошип паровоза  
№ 3124 комплексная бригада  
Дуркова допустила недоброкачес-  
твенный ремонт, что привело к  
длительной стоянке паровоза на  
ремонте.

Шишкин.

Заместитель начальника де-  
по Усяты.



ЛИТВЕНКО—лежурный по посту централизации ст. Ново-  
кузнецк-сортировочная

сандр Константинович направился  
в партком, где ждал его секре-  
тарь парткома т. Куриленко.

Он разговаривал с кем то по  
телефону. — Хорошо, что один...  
поговорим по душам, подумал  
Шабалин при виде секретаря.

Разговор шел действительно  
открыто, по душам. Александр  
Константинович говорил взволно-  
ванно. Он критиковал плохую  
работу по внедрению техниче-  
ского процесса и заканчивая раз-  
говор, как бы закругляя сказал:

— Думаю перестроиться, хочу  
применить методы т.т. Краснова  
и Кожухара. Уже начинал, но  
как то не клеится.

— Первые неудачи-это пустя-  
ки,—заметил секретарь парткома.

— Я конечно не думал бро-  
сать. Начал доведу до конца, мне  
нужна помощь.

Товарищ Куриленко вниматель-  
но выслушал волнующую речь со-  
ставителя. Потом снял телефонную  
трубку:

— Украинец? Зайди!

Инженер и составитель встре-  
чаются не в первые, но эта  
встреча была особенная. Они  
говорили как люди преисполнен-  
ные чувства беспокойства за об-  
щее государственное дело: Стан-  
ция должна покончить с отстава-  
нием и работать отлично.

После продолжительной беседы  
инженер и секретарь незамедлили  
сказать: — Прекрасная инициа-

шол на планерку. Маневровый  
диспетчер зачитывал смене поло-  
жение станции, план отправле-  
ния поездов и давал задание со-  
ставительским бригадам. У Ша-  
балина уже готов оперативный  
план работы комплексной бри-  
гады.

Получив задание он собрал  
осмотрщиков вагонов, автоматчи-  
ков и дал им конкретное задание.  
Рассказав о плане маневровой  
работы и количестве заездов  
старшему стрелочнику Шелудько  
он направился к маневровому  
паровозу, где его ждали спец-  
щик и паровозная бригада. Ко-  
ротко и ясно, без лишних слов  
Шабалин рассказал им план ра-  
боты.

— Понятно все.

— Понятно.

— Ну, хлопцы, поехали.

Шабалин действует спокойно  
без всякой суеты и шума. В  
процессе работы он еще несколь-  
ко раз встречается с людьми.  
Наблюдает, проверяет, помогает.

После работы тов. Шабалин  
идет к инженеру станции, рас-  
сказывает ему о проделанной ра-  
боте и советуется с ним как  
лучше организовать работу.

Товарищ Шабалин добился в  
комплексной бригаде увязки с  
вагонниками и техконтрой,  
поднял дисциплину, организовал  
социалистическое соревнование.



## Как я организую работу по методу Шабалина

Когда знатный стахановец станции, составитель поездов тов. Шабалин применил методы работы знатных людей страны социализма-Краснова и Кожухаря—одновременное формирование и расформирование поездов без маневровой горки и добился слаженной работы комплексной бригады я работал составителем и этот замечательный метод тов. Шабалина я применил в практической работе.

Вскоре меня выдвинули на должность дежурного по путям. Здесь передо мной встала новая задача—научить молодых составителей работать по методу тов. Шабалина. Конечно первое время встречалось не мало трудностей, потому, что еще некоторые составители не допонимали важности шабалинских методов.

Для того, чтобы составители работали по испытанному стахановскому методу я стал помогать советом и практически. Рассказывал составителям свой метод работы по опыту тов. Шабалина в созданной школе обмена стахановским опытом работы по профессиям.

Прибывающие составы встречал вместе с составителями и тщательно осматривал их подроб-

но рассказывал составителям, что нужно сделать для того, чтобы ускорить обработку состава. Указывал им на каждую мелочь и выделял каждый момент и давал практические указания, как надо поступить.

Сейчас продолжая внедрение шабалинского метода труда составительским комплексным бригадам я добился того, что составители комсомольско-молодежной смены, такие, как тт. Астанин и Першин стали на деле применять шабалинские методы труда.

Тов. Астанин добился быстрой обработки порожняковых составов а также подачи и расстановки порожняка на шахте имени Кагановича.

Составитель тов. Першин, работая в новом парке добился слаженной работы комплексной бригады. Если раньше были ежедневные случаи когда в сформированный состав попадали больные вагоны, то сейчас этого уже нет. Эти товарищи работающие по испытанному методу стали производить формирование поездов за 35 минут вместо 45 по норме.

П. Ююкин, дежурный по путям комсомольско-молодежной смены ст. Усяты.

## Как я стал стахановцем

Впервые, когда поступил в кузнечный цех вагонного депо Новокузнецк я с этой работой не был знаком и первое время мне было трудно работать. В овладении производством мне много помог мастер кузнечного цеха тов. Лысков.

Когда освоил кузнечное дело, меня перевели на самостоятельную работу, горно мне досталось самое плохое, но это нисколько не обижало меня, я сам отремонтировал и переделал горно, которое сейчас стало самым лучшим в вагонном депо.

Первое время я выполнял план на 120-150 процентов, а когда развернулся стахановско-бугаевское движение я стал еще больше изучать свою работу, с тем, чтобы повысить производительность труда.

Прежде всего на работу стал

выходить за час раньше, заранее готовил пужный мне материал и инструмент и в процессе работы я уже не бежал по цеху не искал инструмент или нужный мне материал, что дало возможность уплотнить свой рабочий день и выполнять план на 250-300 процентов.

За свою работу, систематическое перевыполнение плана в 1936 году меня наградили наш любимый нарком Л. М. Каганович значком „Ударнику Сталинского призыва“. Эту достойную награду я оправдал с честью. Сегодня в Сталинский день железнодорожников я закрепляю навсегда выполнение плана на 300 процентов.

М. Лобач

Кузнец-стахановец вагонного депо Новокузнецк.

## День железнодорожного транспорта встречаем новыми победами и ростом стахановского движения

День железнодорожников является великим праздником для всего нашего Советского Союза. В этот день железнодорожники подведут итоги работы за прошедший период, итоги борьбы за выполнение производственного плана и под руководством своего любимого наркома Л. М. Кагановича наметят пути дальнейшего подъема железнодорожного транспорта.

Наш коллектив ст. Новокузнецк-сортiroвочная встретил этот великий исторический день 30 июля новым ростом стахановцев, ударников, повышением производительности труда, выполнением боевого приказа 231-Ц и 233-Ц Л. М. Кагановича.

За 1938 год выдвинуто на руководящую работу стахановцев больше 14 человек. Из сигнальщиков выдвинут на дежурного по станции энергичный комсомолец тов. Кабанов, который не плохо справляется со своей работой, из дежурных по станции выдвинут на маневрового диспетчера тов. Курбатов, из сцепщиков на составителя тов. Манаков и другие. Также выросли и закалялись

на производстве молодые командиры, которые работают по стахановски тт. Литвенко-дежурный по станции, Дезюля маневровый диспетчер, составители поездов тт. Лузанов, Колотовкин, Тимошенко, сцепщики тт. Тризна, Синцов. Старшие стрелочники тт. Жиров, Яценко, младший стрелочник Бедарева, сигналисты тт. Горбунов, Гордымов, технический конторщик нового парка Агантаев, таксировщица Купцова, весовщик Гуляев и много других работников показывающих образцы стахановской работы на производстве.

В порядке подготовки к дню железнодорожников мы провели общественный смотр всех объектов нашей работы по выполнению приказа Л. М. Кагановича в котором приняли участие командиры, стахановцы, ударники и домохозяйки 37 человек. Этот смотр много помог в руководстве станции и было внесено ряд ценных предложений, которые проводятся в жизнь.

Морозов, парторг ст.

Новокузнецк-сортiroвочная.

## Организатор стахановских методов труда

Егор Потапович Крутуха—молодой командир, мастер пункта технического осмотра вагонов ст. Усяты пользуется заслуженным доверием и авторитетом у коллектива работников пункта осмотра.

Еще не так давно в начале этого года тов. Крутуха был рядовым осмотрщиком вагонов. Своим личным примером стахановской работы он помогал товарищам по работе. Когда его перевели старшим осмотрщиком в одну из отстающих смен Егор Потапович приложил все усилия к тому, чтобы его смена из отсталых вышла в передовые.

Упорство и настойчивость—волевые качества командира вырабатываются в практической работе. Укрепив трудовую дисциплину, развертывая социалистическое соревнование он сумел за корот-

кий период времени вывести смену в число передовых.

Проработав один месяц в смене старшим осмотрщиком тов. Крутуха был послан на курсы командного состава. После четырехмесячной учебы он прибыл обратно на ст. Усяты и уже стал не рядовым осмотрщиком и не старшим, а мастером пункта технического осмотра.

За его отсутствие пункт технического осмотра, руководимый мастером тов. Черепановым добился не плохих успехов. Он завоевал переходящее красное знамя участка. В такой обстановке Егор Потапович принял пункт технического осмотра.

Хотя пункт технического осмотра работал не плохо, но было еще много недостатков. Егор Потапович с первого же дня окунулся в гущу самого произ-

водства, он взялся за организацию труда, за укрепление трудовой дисциплины, за развертывание социалистического соревнования и стахановских методов работы.

Под его руководством пункт технического осмотра закрепил достигнутые успехи и стал с каждым днем добиваться новых производственных побед. Даже отстающая смена т. Зачиняева подтянулась до уровня передовых смен.

Стахановцы пункта технического осмотра, такие, как осмотрщик вагонов Нямин, пролазчик тов. Лукин, автоматчики Тупиков и Комендантов, смазчица Залютина и другие повседневно помогают отстающим, вытягивают их в передовые.

Орлов

## ПОКОНЧЕНО С БЕСПРИЗОРНОСТЬЮ

Старший стрелочник ст. Усяты тов. Бабин еще 3 месяца тому назад работал плохо. Он как бывший беспризорник проявлял свои старые привычки, потому что с ним недостаточно работали.

У многих было такое мнение, что Бабина перевоспитать очень трудно от него надо избавиться. К этому были склонны даже руководители комсомольской организации.

Начальник станции тов. Тополенко решил все же не уволь-

нить тов. Бабина, а поработать с ним.

Однажды он пригласил его к себе в кабинет и в дружеской беседе рассказал тов. Бабину всю сущность того прошлого и настоящего. Осознав то, что делает не правильно тов. Бабин даже прослезился.

С этого дня тов. Бабин вступил в новый мир, в нем пробудились чувства и любовь к производству—к стрелке. Сейчас о тов. Бабине уже больше таких мнений

не существует. Не только руководство станции, но и весь коллектив его уважает как лучшего стахановца, который содержит стрелочное хозяйство в чистоте и в технически исправном состоянии. Ему доверен самый боевой и ответственный пост на котором он успешно справляется с поставленными задачами. Быстро и четко готовит маршруты и пропускает маневровые паровозы.

Георгиев

## Победы усятских железнодорожников

Коллектив железнодорожников крупнейшей углепозрузочной станции Усяты глубоко изучая указания любимого вождя народов товарища Сталина, данное на приеме железнодорожников в Кремле и готовясь к Сталинскому дню железнодорожника, брал на себя конкретные обязательства: Работать на отлично, без брака и нарушений правил технической эксплуатации. Выполнять беспрекословно приказы Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

Подводя итоги социалистического соревнования и взятых обязательств коллектив Усятских железнодорожников добился не малых успехов. Лучшие цеха, бригады не только выполнили, но и перевыполнили производственные задания.

Цех годового ремонта вагонов вагоноремонтного пункта в июле отремонтировал 190 вагонов годовым ремонтом и 6 вагонов средним, при плановом задании в 175. В выполнении государственного плана ремонта вагонов особенно отличились слесари тт. Павлов, Константинов, токарь Листопадов, которые выполнили производственное задание на 300 процентов—при хорошем ка-

честве.

С огромным политическим и производственным подъемом в Всесоюзному дню железнодорожника пришла смена тов. Шабалина. Она встречает историческую дату безаварийной работой, без нарушения правил технической эксплуатации. Опыт тов. Шабалина через организацию шабалинских школ передается также в другие смены.

За последнее время на станции выросли замечательные талантливые шабалинцы. Например такие, как молодые составители: Старченко, Цифанов, Балков, старшие стрелочники Бабин, Байрис, Ковалев и другие, которые были незаметными.

Опыт тов. Шабалина также широко распространился и в других службах узла—в паровозном депо, дистанции пути и в вагонном участке.

Машинисты паровозного депо Усяты паровозов № 720-02, и 684-04 тт. Исаев, Шагеев и другие работают не заходя в депо от промывки до промывки и держат свои паровозы в отличном состоянии.

Не малых успехов добился коллектив 10 дистанции пути. Он вывел дистанцию из того по-

зирища, в котором она была—гнилым очагом аварий и крушений. Лучшие стахановцы 10 дистанции пути, путевые обходчики тт. Сидоров, Фидереев и Портной привели свои километры в отличное состояние.

Не малую помощь партийной и профсоюзной организациям и хозяйственникам оказали жены-активистки командного состава и стахановцев в устранении недостатков, мешающих в поднятии производительности труда.

30 июля Сталинский день железнодорожника коллектив узла Усяты будет проводить в замечательном Зенковском парке культуры и отдыха, где лучшие стахановцы расскажут железнодорожникам о своих производственных победах.

На гулянии Усятские железнодорожники просматривают две постановки, воспользуются всеми развлечениями замечательного парка культуры и отдыха. Стахановцы железнодорожного транспорта будут обеспечены однодневными путевками в Зенковский парковый дом отдыха.

Александрин

Секретарь узлового партийного комитета Усяты.

## Подготовка к всесоюзной переписи населения

Начальник центрального управления Народно-хозяйственного учета при госплане СССР товарищ Саутин издал приказ о подготовке к всесоюзной переписи населения, утвержденный Совнаркомом СССР.

Приказом установлена продолжительность работы лиц привлекаемых к проведению всесоюзной переписи населения 1939 года.

С 12 по 16 января счетчики обязаны обойти все помещения

своего участка и предупредить население о предстоящей переписи.

В сельских местностях переписные отделы должны быть организованы с таким расчетом, чтобы они, как правило, совпадали с районом деятельности участковых инспекторов народно-хозяйственного учета.

В городах переписные отделы должны объединять в среднем 8

инструкторских участков.

В Москве в республиканских и областных центрах должны быть организованы краткосрочные курсы для руководящих работников переписи и проверка их знания по вопросам переписи.

(ТАСС)

Отв. редактор Т. КУЗЬМЕНКО