

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 127 (2120)

Четверг, 11 декабря 1941 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

ЕЩЕ УДАР ПО ВОЙСКАМ ВРАГА

Дней десять назад группа немецких войск генерала Шмидта, действующая на юго-востоке от Ленинграда, захватила г. Тихвин и близлежащие районы. Немцы ставили себе целью прервать сообщение между Ленинградом и Волховским районом и тем поставить ленинградские войска в критическое положение. В течение

10 дней шла борьба за Тихвин с переменным успехом. Вчера, 9 декабря, наши войска, во главе с генералом армии тов. МЕРЕЦКОВЫМ, наголову разбили войска генерала Шмидта и заняли г. Тихвин. В боях за Тихвин разгромлены 12-я танковая, 18-я моторизованная и 61-я пехотная

дивизии противника. Немцы оставили на поле боя более 7000 трупов. Остатки этих дивизий, переодетшись в крестьянское платье и бросив вооружение, разбежались в лесах в сторону Будогощ. Захвачены большие трофеи, которые подсчитываются. **СОВИНФОРМБЮРО.**

Свято выполнять приказы НКПС

Враг продолжает рваться к Москве. Над сердцем нашей родины занесена кровавая лапа фашистского зверя. Грозен, суров переживаемый момент. И от каждого из нас, от каждого советского гражданина требуется сейчас не только самоотверженный труд, но и величайшая организованность. Нужна дисциплина наистрожайшая, подлинно железная, дисциплина воинская.

Работники социалистического транспорта стоят на передовых позициях фронта и тыла. Они обеспечивают доставку к полям сражений людских резервов, оружия, боеприпасов, продовольствия, обеспечивают питание сырьем промышленных предприятий, работающих на оборону. Они должны в этот грозный час являть пример исключительной дисциплинированности, исключительного четкого и аккуратного выполнения заданий, являть пример глубокой сознательности, мужества, бесстрашия. Железнодорожник — это боец, его пост, будь то на прифронтовой магистрали или в тылу, — военный пост.

Двадцать два года тому назад, когда полчища интервентов пытались задуть молодую советскую республику, великий Ленин в своем воззвании к железнодорожникам писал: «...Распоряжения центра в этот период времени приобретают исключительное значение и должны выполняться с исключительной чистотой и точностью». Эти слова Ильича сохраняют полностью свое значение и теперь, когда в нашу страну вторглись немецкие оккупанты. Распоряжение центра, приказ НКПС — нерушимый закон для каждой дороги, каждого отделения, каждой станции, каждого транспортного предприятия. Его надо выполнять безоговорочно, беспрекословно, как выполняется на фронте боевой приказ командования.

В приказах НКПС, изданных за последние годы, содержится программа действий, обеспечивающая четкий, бесперебойный ход железнодорожного конвейера, слаженность всех его частей и их работу в строго определенном порядке. Это и есть, — учит товарищ Сталин, — то, что называется дисциплиной на транспорте. Приказы народного комиссара тов. Л. М. Кагановича о борьбе с крушениями и авариями, об ускорении оборота вагонов, об улучшении использования паровозов и организации движения поездов, о грузовой работе на железных дорогах, об уроках зимней работы 1937-1938 гг., новом порядке железнодорожного транспорта и подготовке к зиме 1938-1939 гг. и другие явились для советских железнодорожников большевистской школой, состави-

ли целую эпоху в развитии нашего транспорта. Они явились программой перестройки его работы в соответствии с требованиями народного хозяйства и обороны страны.

Эти приказы содержат основные установки, остающиеся неизменными и в нынешний период. Глубоко ошибается тот, кто полагает, что в связи с войной они в какой-либо мере утратили свое значение. Именно сейчас, когда на долю железных дорог выпала колоссальная работа по обслуживанию нужд фронта и тыла, когда железнодорожникам приходится работать в сложнейшей обстановке военной зимы, надо особенно точно и пунктуально выполнять требования приказов. Их надо изучать вновь и вновь, добиваться, чтобы они были хорошо усвоены каждым работником. Много новичков поступило на транспорт в последние годы, много новых людей влилось в ряды железнодорожников уже во время войны, многие готовятся стать железнодорожниками. Необходимо ознакомить этих людей с важнейшими директивами НКПС, мобилизовать на борьбу за их выполнение.

Через все приказы НКПС за последние 5—6 лет красной нитью проходит главное требование — подчинить интересы местные интересам общегосударственным, рассматривать каждое явление не с узковедомственной точки зрения, а с точки зрения нужд и потребностей всего народного хозяйства, всей страны. Как бы порой ни была затруднена обстановка на данном узле или на данной станции, учат приказы НКПС, сделай все для того, чтобы беспрепятственно принимать поезда и продвигать их дальше, не создавай пробок, не задерживай важных грузов! Стахановцы — кривоносовцы транспорта, точно следуя указаниям НКПС, блестяще доказали на практике, что нет таких положений, при которых можно было бы оправдывать самовольное закрытие семафора, отказ в приеме поездов. Поезда надо принимать безотказно, особенно теперь, когда они везут пополнения на фронт, везут вооружение, боеприпасы, везут грузы для оборонной промышленности.

Приказы НКПС, действующие правила учат работать аккуратно, работать безаварийно, обеспечивать при всех условиях безопасное следование поезда. Именно благодаря образцовому выполнению этих приказов, благодаря внимательности, зоркости, заботливому уходу за паровозами, вагонами, путями железнодорожники прифронтовых магистралей в условиях вражеских налетов не допускают перебоев в движении

поездов, доставляют доверенные им грузы к месту назначения. Свято выполнять приказы и правила — значит не знать аварий, срывать коварные замыслы врага, рассчитанные на расстройство работы железных дорог.

Сейчас перед советскими железнодорожниками стоит боевая задача — всячески ускорять продвижение воинских эшелонов и транспортов, ускорять доставку того, что необходимо для отпора врагу. Нужно еще и еще раз тщательно изучить приказ № 100/Ц от 15 апреля 1935 г. «Об ускорении оборота вагонов», в котором указываются пути улучшения работы сортировочных и участковых станций, сокращения простоев под техническими и грузовыми операциями. Нужно еще и еще раз изучить приказ № 183/Ц от 7 августа 1935 г. «Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов», где дана программа, обеспечивающая быстрый оборот локомотивов, высокие их пробеги без ремонта.

Богатый опыт прошлой зимы обобщен в приказе № 205 народного комиссара тов. Л. М. Кагановича. Каждый командир, каждый железнодорожник обязан знать этот приказ и руководствоваться им в условиях нынешней военной зимы.

В военное время проверка исполнения действующих приказов, правил, распоряжений должна быть поставлена по-военному. Поменьше писанины, побольше практической, деловой проверки на месте! Никакого либерализма по отношению к тем, кто срывает задания, не выполняет приказа! Правила технической эксплуатации сейчас для железнодорожника то же, что боевой устав для красноармейца. Всякий, злобно нарушающий Правила, допускающий аварию, крушение, должен нести суровый ответ по законам военного времени. Нет и не может быть снисхождения разгильдяю, аварийщику, ибо он — прямой пособник врага. Нет и не может быть снисхождения тому, кто ради местных, узковедомственных интересов своей станции, своего участка поступает в интересах общегосударственными, кто самовольно задерживает прием поездов, замедляет продвижение оборонных грузов.

Советские железнодорожники все эти годы энергично боролись за четкое, образцовое выполнение приказов и распоряжений НКПС. Сейчас, в дни войны, эта борьба должна вестись с еще большей силой. На каждом участке, в каждом звене транспорта надо изо дня в день крепить революционную дисциплину, революционный порядок. Этого требует страна. Этого требует фронт. **(Передовая «Гудка» от 28 ноября).**

Соревнование железнодорожников за знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии

На кривоносовских скоростях

Кровавый враг, несмотря на огромные потери, продолжает рваться к Москве — прекрасной столице нашей родины. Сдерживаемый доблестной Красной Армией на дальних подступах к великому русскому городу, враг становится злее и коварнее, бросает в бой все новые и новые силы и средства. Но не бывать фашистам в Москве! На защиту великой столицы встал весь советский народ. Мужественно защищают любимый город железнодорожники Москвы. Нам известны примеры героических трудовых подвигов московских машинистов. Их славные дела вдохновляют нас. Свердловские паровозники вместе со всеми железнодорожниками магистрали Урала, обращаясь к железнодорожникам Москвы, заявили:

— Мы находимся от вас за тысячи километров, но мы всегда с вами. «Все для фронта, все для победы!» — вот боевой лозунг железнодорожников Урала. Мы обеспечим без задержки продвижение поездов со всем необходимым для фронта. В любой момент мы готовы вместе с вами драться до последней капли крови в боях за нашу родную Москву, за нашу прекрасную родину.

Эти заявления ежедневно подкрепляются делами. Многие машинисты депо Свердловск-пассажирская, несмотря на суровые морозы, быстро и четко водят поезда.

Как же бригады нашего паровоза помогают фронту? Наш паровоз комсомольский. Шестеро молодых людей ездят на нем. Это — Николай Таланцев, Анатолий Костин, Александр Левкин, Константин Великанов, Герман Вишняков и я. В работе мы применяем метод знатного машиниста Лунина. Весь мелкий ремонт производим своими силами. Да и не только мелкий. Каждый раз, когда наша машина становится на промывку,

мы не только следим за ходом ремонта, но и сами выполняем серьезную работу. Комсомольский паровоз всегда технически исправен, в культурном состоянии.

Спаренные бригады нашего паровоза работают дружно, слаженно. Ни я, ни мой напарник машинист Николай Таланцев не сдадим друг другу паровоза, если он имеет хоть малейшую неисправность.

К зиме мы готовились по-военному, внимательно осматривали машину, своими силами и средствами тщательно утеплили ее.

Наступившие холода не вызвали заминок в нашей работе. Преодолевая трудности зимы, не считаясь с усложнившимися условиями работы, мы водим тяжеловесные поезда на кривоносовских скоростях, экономим топливо. Вот и 7 декабря по участку Синарская—Свердловск я провел тяжеловесный поезд со скоростью, превышающей установленную норму на два километра в час.

Чем быстрее идут воинские поезда на запад, тем сильнее удар по врагу, тем ближе час нашей победы.

Во имя победы нашей родины мы, молодые люди, сегодня все свои личные интересы отодвинули на задний план, первой задачей поставили — оказывать всемерную помощь фронту. В этот грозный час так поступают все воспитанники ленинского комсомола, вся советская молодежь.

Чувство советских патриотов — во что бы то ни стало одержать победу над фашистскими полчищами движет нами, когда мы работаем по-стахановски, не зная усталости, по двое-трое суток не сходим с паровоза, наперекор морозу и метели ускоряем движение поездов на Запад.

БОРИС КОРНИЛОВ — старший машинист комсомольского паровоза депо Свердловск-пассажирская.

Работаю по-лунински

Теперь, во время отечественной войны, примененные передовых методов работы на железнодорожном транспорте имеет огромное значение. Вождение поездов на кривоносовских скоростях, лунинский уход за паровозом дает возможность нам, машинистам, обеспечивать бесперебойную связь фронта и тыла, быстро доставлять поезда на фронт.

В этой статье я хочу рассказать о том, что дал метод Лунина бригадам нашего паровоза.

С начала зарождения лунинского движения я вместе с передовыми машинистами нашего депо стал применять этот замечательный метод. Во многом мне помогло знание слесарного дела. До внедрения лунинского метода в нашем депо многие машинисты, ставя свои паровозы на промывку, записывали в книгу ремонта по 40—50 пунктов. Теперь эта цифра резко снизилась, улучшилось техническое состояние паровозов.

Работая по-лунински, наша бригада увеличила пробег паровоза между отбочками почти в два раза, довела его до 96 тысяч километров. Этого мы добились тщательным уходом за своим локомотивом, бережным присмотром за каждой деталью. Перед выездом паровоза под поезд мы в основном депо тщательно его осматриваем, проверяем и крепим каждый

болт, гайку, шплинт, смазываем все трущиеся части. Весь мелкий ремонт производим своими силами в основном и оборотном депо, а также в пути следования. Наш паровоз не знает межпоездного ремонта. Теперь, когда машина становится на промывочный ремонт, мы записываем всего 2—3 пункта, которые силами бригады нельзя сделать.

Хорошее техническое состояние локомотива, строгое соблюдение режима отопления, внимательный уход за котлом и топкой, использование изгари, опилок — все это дало нам возможность достичь значительной экономии топлива. Только за последние четыре месяца войны мы сэкономили 74 тонны 149 килограммов топлива.

Наш паровоз хозрасчетный. На ремонт, бережном расходовании смазочных, обтирочных и других материалов бригады сэкономили за 8 месяцев 4360 рублей.

Несмотря на трудности уральской зимы, мы будем добиваться высоких показателей в работе, будем работать зимой не хуже, чем летом. На протяжении четырех лет я получаю наркомовскую премию за безаварийную работу. Я приложу все усилия к тому, чтобы моя работа в военную зиму была так же оценена наркомом.

И. АНДРИАНОВ — старший машинист депо Егоршине.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 9 декабря)

В течение 9 декабря наши войска вели бой с противником на всех фронтах. На ряде участков Западного и Юго-Западного фронтов наши части, преодолевая упорное сопротивление противника, продвинулись вперед и заняли несколько населенных пунктов.

За 8 декабря уничтожено 6 немецких самолетов. Наши потери — 3 самолета.

За 8 декабря одна из наших авиачастей уничтожила и повредила 4 немецких танка, 2 бронемашин, 70 автомашин с войсками и грузами, 5 полевых и зенитных орудий, более 20 подвод с боеприпасами, истребила или рассеяла более двух рот вражеской пехоты.

Части командира Захаркина, действующие на одном из участков Тульского направления фронта, стремительными ударами выбили немцев из ряда населенных пунктов. Только за один день наши бойцы захватили 15 немецких танков, 2 бронемашин, 41 автомашину, 5 орудий, 3 миномета, 18 пулеметов и истребили свыше 600 солдат и офицеров противника. В ходе боев уничтожено большое количество танков, орудий и другого вооружения немцев.

Одна наша часть, действующая на Калининском участке фронта, в результате ожесточенных боев выбила немцев из семи населенных пунктов и истребила 1500 солдат и офицеров противника. Захвачены 18 немецких орудий, 10 минометов, 17 радиостанций, 19 пулеметов, 13 автомашин, много другого вооружения и боеприпасов.

Артиллеристы подразделения тов. Бызеева, действующего на Ленинградском фронте, огнем налетом уничтожили вражескую минометную батарею и истребили свыше 100 вражеских солдат и офицеров.

Партизаны Калининской области беспощадно уничтожают немецких захватчиков, укрывающихся от мороза в землянках, бараках и в уцелевших деревенских домах. Партизанский отряд, где командиром тов. М., действует сейчас на лыжах. Все бойцы отряда в белых халатах. На днях бойцы этого отряда окружили в лесу группу фашистских солдат, организовавших привал в лесу. Немцы развели костры и начали

быстро отогреваться. Неожиданно налетели партизаны. Несколько удачно брошенных гранат сразу же вывели из строя больше десятка немецких захватчиков. Воспользовавшись паникой среди фашистов, партизаны перестреляли врагов всех до единого. Всего в лесу было истреблено 27 солдат, захвачено 17 винтовок, 4 автомата и 2 ручных пулемета. Партизаны — лыжники из отряда тов. Н. напали на два танковых экипажа фашистов. Немцы никак не могли завести замерзшие моторы. Уничтожив танкистов, партизаны сняли оружие с машин и подожгли танки. Крупный успех выпал на долю партизанского отряда тов. И. Бойцы этого отряда после тщательной разведки произвели нападение на запасной аэродром противника, где находились три немецких самолета. Партизаны облили самолеты бензином и сожгли их.

В широких слоях населения Финляндии все более усиливается недовольство губительной для Финляндии войной. Военнопленный Вирта Бейкко рассказал: «В тылу говорят, что самые молодые и здоровые мужчины гибнут на фронте. Скоро никого не останется. Везде и всюду считают Германию главным виновником страданий и бессмысленных жертв финского народа. Гитлер и его финские прихвостни заставили нашу страну вступить в эту бойню». Военнопленный Леуто Аорре сообщает о враждебном отношении финского населения к немецким войскам. Военнопленный Иоганн Мансисто заявил, что «уже теперь Финляндия превратилась в зависимую от Германии и порабощенную немцами страну». Письмо солдату Саартамайнен от его жены проникнутого тревогой и страхом: «Здесь совсем не осталось мужчин... Скоро в стране останутся одни старики. Когда же кончится эта страшная война, которая ведет к гибели наш народ!».

Французские патриоты самоотверженно борются против фашистских оккупантов. На днях близ Гавра произошло крушение немецкого воинского поезда, направляющегося на Восточный фронт. Под обломками вагонов погибли сотни гитлеровских солдат. В Париже патриоты подожгли гараж, в котором находились немецкие военные грузовые машины. Огонь уничтожил 15 автомобилей.



Слесарь - стахановец путейских мастерских Егоршинской дистанции тов. Е. И. ЗОТОВ выполняет производственные задания до 300 процентов.

Фото В. Лежнина.

Денежно-вещевая лотерея

Работники паровозного депо Свердловск-пассажирская дружно подписываются на билеты денежно-вещевой лотереи. Особенно успешно прошло распространение билетов в подвечном и механическом цехах. Все рабочие этих цехов в первый же день взяли билеты на 6-дневный заработок.

Бригадир комплексной бригады тов. Черепко, мастер цеха тов. Ложеницын, приемщик паровозов НКПС тов. Морозов и многие другие подписались на 300 рублей каждый. Это составляет третью часть их месячной зарплаты.

Активно проходит распространение билетов среди паровозных бригад. Машинист т. Пигин приобрел билетов на 350 рублей при месячной зарплате 800 рублей. Машинист Черногузов подписался на 250 рублей.

В депо нет ни одного рабочего, который бы подписался на билеты меньше, чем на 5-дневный заработок.

Общая сумма подписки на лотерейные билеты по депо уже составляет 83170 рублей. Дальнейшая подписка продолжается.

Работники охраны дороги все, как один, подписались на билеты денежно-вещевой лотереи. Особую активность проявили тт. Соколовников, Третьяков, Хорунов, Вьюхин и другие. Они приобретают лотерейные билеты на сумму, значительно превышающую их пятидневный заработок.

БРЕЗГИНА.

ВОЙНА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

По сообщению из Токио 7 декабря императорская ставка объявила, что японская армия и флот находятся в состоянии войны с силами Соединенных Штатов и Англии в западной части Тихого океана. В связи с этим президент США Рузвельт отдал приказ армии и военно-морскому флоту выполнить все ранее подготовленные приказы относительно обороны Соединенных Штатов, а военное министерство отдало приказ о мобилизации всего личного состава вооруженных сил США.

7 декабря из Вашингтона объявили, что японские самолеты атаковали главную американскую базу на Гавайских островах. В налете на Гавайские острова приняло участие около 150 самолетов. Бомбы были сброшены на базу авиационных частей на острове Оаху. Американская зенитная артиллерия открыла огонь, и много американских самолетов поднялось в воздух. По сообщению гу-

(Обзор иностранных телеграмм)

★

бернатора Гавайских островов второе японское воздушное нападение на острова принесло много жертв. По предварительным данным, опубликованным военным министерством США, в результате бомбардировки Оаху на острове насчитывается свыше 300 раненых. Японские корабли предприняли неожиданное нападение на корабли США в том числе на авианосцы в районе Гавайских островов. В результате японских воздушных бомбардировок на Гавайских островах насчитывается 3 тысячи жертв.

В день объявления войны японские самолеты атаковали и военно-морскую базу в Маниле (Филиппины), также подвергли нападению остров Гуам. Белый Дом сообщил, что японские самолеты совершили налет на Давао и Багуйо на Филиппинах. Как переда-

ют из Нью-Йорка, на Филиппинских островах высадился японский парашютный десант. В налете на Манилу участвовало свыше 50 самолетов.

Японские войска начали нападение на Гонконг.

В официальном сообщении указывается, что японские войска высадились на севере Малакского полуострова. В этом районе идут бои. В сообщениях с фронта на севере Малакского полуострова указывается, что все корабли противника возвращаются обратно с предельной скоростью. Небольшое количество войск, оставленное на побережье, подвергается ожесточенному пулеметному обстрелу. Японцы бомбардировали Сингапур. Над центром города были сброшены две бомбы.

Сообщается, что Никарагуа, Австралия и Канада объявили войну Японии.

По-военному продвигать сдвоенные кольцевки от Кузбасса до Урала

К паровозникам и электровозникам дорог Омской, Южно-Уральской и имени Л. М. Кагановича

Все ожесточеннее и упорнее становятся бои на фронтах великой отечественной войны. Напрягая последние силы, бросая в бой все свои резервы, враг стремится прорваться к сердцу нашей родины — Москве, пытается захватить Ленинград, прорваться к Кавказу. Вместе с героической Красной Армией, мужественно отражающей бешеный натиск врага, за жизнь, за свободу своей родины борется весь советский народ.

Враг, захватив предднпровье и ворвавшись в Донбасс, рассчитывал обезилить нашу страну. Но он просчитался. За годы сталинских пятилеток в Кузбассе и на Урале большевики создали мощную угольно-металлургическую базу. Угольщики и металлурги Востока самоотверженным трудом изо дня в день увеличивают добычу угля и выплавку металла. А уголь и металл — это танки, пушки, пулеметы, минометы, снаряды, боеприпасы.

Наш долг — долг железнодорожников Урала и Сибири по-военному, быстро продвигать топливо и металл на заводы, работающие на оборону, полностью использовать все резервы для увеличения пропускной способности, по-большевистски преодолевать трудности зимы и строго выполнять постановление Государственного Комитета Оборона от 13 ноября с. г.

Все наши резервы, все возможности должны мы использовать для того, чтобы каждый вагон угля, металла, кокса был быстро доставлен на заводы. Большой наш резерв — движение тяжеловесников. В дни суровых испытаний лунинцы нашей дороги, водители паровозов и электровозов с удвоенной энергией повели сквозь пургу, вьюги и мороз тяжеловесные маршруты. Многие электровозники и паровозники, воодушевленные пламенным сталинским призывом — все для фронта, все силы народа на разгром врага, — сдваивают угольные маршруты и на высоких скоростях ведут их по участкам.

Сдваивая угольные кольцевые маршруты, мы вдвое ускоряем продвижение грузов, решаем задачу большой государственной важности, увеличиваем пропускную способность.

Машинист Промышленского депо Максим Кучурин систематически совершает скоростные рейсы со сдвоенными кольцевыми маршрутами угля и руды, без набора воды на промежуточных пунктах. Отличный тяжеловесник тов. Кучурин постоянно экономит топливо, выступил организатором соревнования за сбережение ежемесячно каждой бригадой не менее 20 тонн угля. Прекрасный пример тов. Кучурина подхвачен другими машинистами. За последние месяцы промышленцы провели более 200 тяжеловесных поездов, перевезли сверх нормы сотни тысяч тонн грузов, сберегли стране сотни тонн топлива. Машинисты Галицкий, Козырев, Мубанов, Синицин, Силкин и многие другие — подлинны мастера вождения тяжеловесных поездов.

По-боевому, в зимних условиях начали водить сдвоенные маршруты машинисты Барнаульского депо. Сотни тяжеловесов провели электровозники депо Белово, машинисты Инского, Тайгинского, Топкинского и других депо. На днях сдвоенный кольцевой маршрут взял лунинец Новосибирского депо Геннадий Чирков и, несмотря на сильный мороз, отлично провел на Чулымском плече две кольцевки одной тягой, перевыполнив норму технической скорости. Так же отлично водят тяжеловесы десятки машинистов нашей дороги. Так в военное время должны работать все паровозники и электровозники.

Мы не можем допустить, чтобы по вине железнодорожников задерживались поезда с топливом, рудой, металлом, задерживался выпуск всего необходимого для фронта.

Мы обязуемся по-скоростному, по-военному систематически водить сдвоенные кольцевые маршруты и призываем всех паровозников и электровозников Томской, Омской, Южно-Уральской дорог и дороги имени Л. М. Кагановича организовать непрерывный поток сдвоенных кольцевых маршрутов от Кузбасса до Урала.

Развернем боевое соревнование за быстрое продвижение тяжеловесных маршрутов с углем со скоростью товарных экспрессов. В этом большом государственном деле еще раз покажем ведущую роль паровозников в боевой фронтовой работе транспорта.

Мы уверены, что движенцы, вагонники, путейцы и работники других профессий будут активными участниками этого боевого соревнования.

Машинисты-тяжеловесники Томской дороги Н. Лунин, П. Шолкин, П. Гулюк, И. Орлов, М. Дерюгин, Н. Мачихин, М. Бочинский, И. Кондратенко, Г. Величко, П. Аикин, Гольцев, Н. Стрижкин, Н. Языков, К. Шаров, М. Сырмажко, В. Борисов, Ф. Автоманов, В. Резниченко.

Бдительность

Старший кондуктор Тюменского резерва тов. Муравьева Н. А. 3 декабря ехала с поездом и обнаружила лопнувший бандаж у колеса вагона. Тов. Муравьева приняла меры к немедленной остановке поезда. Благодаря ее бдительности возможная авария была предотвращена.

За проявленную бдительность начальник отделения движения объявил тов. Муравьевой благодарность.

НАТАЕВ.

Зам. отв. редактора
А. И. ТОРСУНОВ.