

ПУТЕВКА

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

№ 13 (2006) | Вторник, 11 февраля 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

Машинисту депо Свердловск-пассажирская тов. И. Смирнову

Тов. Смирнов! Телеграмму получил, рад, что Вы приняли мой вызов. Сообщаю о своей работе за январь. Паровоз сделал 14 тысяч километров пробега. Между промывками пробег составил 8.500 километров. Ставя паровоз в промывку, записал один пункт ремонта (заварить передние подложки). За месяц сэкономили 140 тонн условного топлива, лично я сэкономил 38 тонн. Техническая скорость при задании 40,7 выполнена 48,3. Паровоз ходит все время по кольцу. Заезда на межпоездной ремонт не было. Особенно хорошо работали в январе мой напарник — машинист тов. Бут и его бригада. Они сэкономили 60 тонн условного топлива.

И. П. БЛИНОВ — машинист депо Курган Южно-Уральской ж. д.

Навести порядок на боковых отделениях дороги

Истекшие десять дней февраля показывают, что дорога работает с постоянно завышенным против нормы вагонным парком, который оседает главным образом на боковых отделениях — Тагильском, Надеждинском и Егоршинском. Эти отделения, решающие сейчас работу дороги, мешают ей выполнить обязательство перед Южно-Уральской и Пермской дорогами о снижении вагонного парка к 15 февраля до 98 процентов против нормы.

В то время, когда на главной линии Тюменское, Камышловское, Свердловское отделение справляются сейчас с транзитным потоком и держат парк значительно ниже нормы, на боковых отделениях ограничивается сдача и прием поездов, исключительно плохо организована развозка местного груза.

Объяснить это можно только бесплановостью, самотеком и плохим состоянием трудовой и государственной дисциплины. Характерный пример: 7 февраля заместитель начальника Тагильского отделения тов. Степанов запланировал отправить в 14 часов со станции Вагонозавод порожняковый поезд для сдачи на Надеждинское отделение. Выставленный своевременно на станцию, этот состав только в 2 часа 15 минут ночи попал в Смычку, куда на расстоянии 15 километров шел более чем 8 часов. Понадобились почти сутки для того, чтобы вывести состав со станции Вагонозавод и сдать на Надеждинское отделение.

В этот день имели место несколько случаев зажима поездов при сдаче с отделения на отделение. Так, дежурный по Егоршинскому отделению Иванов и диспетчер участка Сысов вместо того, чтобы беспрекословно принять в 5 часов 25 мин. порожняковый состав из Шарташа, шедший напроход, затеяли по селектору разговор с паровозной бригадой, и лишь в 6 часов 45 минут состав был принят на отделение.

Эти два примера достаточно ясно характеризуют, каким образом и почему срывается иногда своевременное продвижение поездов и происходит накопление парка.

На Тагильском отделении вагонный парк 8 и 9 февраля составлял 158—155 процентов к норме. Самое большое количество его сосредоточивается на станциях Смычка и Гороблагодатская, которые продолжают работать из рук вон плохо. Станция Гороблагодатская (начальник тов. Орел) ежедневно сдает на Пермскую дорогу не более 40—50 процентов установленного нормой количества поездов, тогда как отделение держит у себя свыше тысячи вагонов пермского груза. В это время электровозы Пермской дороги простаивают в Гороблагодатской в ожидании поездов.

Исключительно плохо в эти дни организована развозка местного груза. 8 февраля Тагильское отделение сорвало своевременный развоз местного груза у себя и сотни вагонов не сдало по плану Свердловскому, Надеждинскому и Егоршинскому отделениям. Здесь попрежнему не организована работа передаточных паровозов.

Главное сейчас состоит в том, чтобы навести большевистский порядок на боковых отделениях дороги, обеспечить своевременную и без остатка развозку местного груза, сброску парка на Тагильском, Надеждинском и Егоршинском отделениях, своевременную и полную норму сдачи поездов с отделения на отделение и на выходы, особенно на Пермскую дорогу, освободить узлы от излишнего парка. Это сейчас первоочередная задача руководителей отделений и службы движения.

Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции



По представлению политотдела Н. Тагильского отделения и начальников хозяйств руководство дороги, политотдела и дорожно-профсоюзного комитета заносит на дорожную Доску почета стахановцев-многостаночников, передовиков социалистического соревнования имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б):

МАЛЬЦЕВА Ивана Федоровича — токаря паровозного депо Кушва, рождения 1911 года, члена ВКП(б). Тов. Мальцев один из первых на дороге положил начало борьбе за достижение высокой производительности труда. За IV квартал 1940 г. в среднем дал производительность труда 313 проц. Вступив в соревнование имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), работая на пяти станках, добился выполнения производственных заданий за смену 870 проц.

Тов. Мальцев активно участвует в общественной работе, являясь партгруппоргом, среди рабочих регулярно проводит агитационно-массовую работу, организует подлинное социалистическое соревнование. В результате коллектив его цеха в декабре дал производительность труда 166 проц. За стахановскую работу неоднократно премирован, имеет благодарности.

МЕЗЕНИНА Ивана Александровича — токаря-многостаночника Гороблагодатского вагонного участка, рождения 1912 года. Производственные задания систематически выполняет на 400—450 процентов. За образцовую стахановскую работу неоднократно премирован, имеет благодарности от руководства вагонного участка и управления дороги. В социалистическом соревновании имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) добился выдающихся показателей производительности труда. Применяв простейшее по конструкции приспособление, работая на двух станках по обработке буксовых вкладышей, дал высокую производительность труда: 31 декабря — 1687 проц., 7 января — 2075 проц. и 14 января — 2050 проц.

Успехи стахановцев дорожных колесных мастерских

Среди коллектива дорожных колесных мастерских станции Свердловск-сортировочная все шире развертывается социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партийной конференции. Производительность труда непрерывно растет. По сравнению с последними месяцами прошлого года в январе и феврале производительность труда увеличилась больше, чем на 30 процентов. В январе план по капитальному ремонту колесных пар выполнен на 106 процентов, а по текущему ремонту — на 164. Таких показателей работы в зимних условиях дорожные колесные мастерские никогда не имели.

Лучшие показатели в социалистическом соревновании между сменами имеет комсомольско-молодежная смена мастера тов. Зубрицкого, награжденного значком «Почетному железнодорожнику». В январе план по ремонту колесных пар смена выполнила на 126 процентов.

Бандажный пролет мастера коммуниста тов. Митрошина дал небывалый групповой рекорд по насадке новых бандажей. 7 февраля при суточном задании 22 бандажа было надето 30, программа выполнена на 136 процентов.

7 февраля токарь-карусельщик тов. Аксенов, работая на станке «Тинг», расточил 12 новых бандажей при норме 3. Его показатели перекрыл молодой карусельщик тов. Елисеев. Он расточил 13 бандажей вместо 3, выполнив задание на 433 процента. Тов. Темина, бывшая шлифовщица, сейчас работающая на карусельном станке, расточила десять бандажей. Бандажники тт. Ярмаркин, Пологов, Семин и Федоров в первую и вторую смены сменили 12 бандажей при норме 3.

Стахановцы бандажного пролета заверяют, что они не только закрепят свои показатели, но и XVIII Всесоюзной партийной конференции добьются еще больших успехов в производительности труда.

П. М. СИМОНОВ — начальник дорожных колесных мастерских.

ПО ПРИМЕРУ РАИСЫ КЫШТЫМОВОЙ

В ответ на телеграмму секретаря ЦК ВЛКСМ тов. Михайлова Раисы Кыштымовой и, следуя ее примеру, комсомольский группорг механического цеха паровозного депо Свердловск-пассажирская Иван Ланских 8 февраля сменное задание выполнил на 1850 процентов, перекрыв рекорд фрезеровщика тов. Исаева.

Рекорд тов. Мальцева

9 февраля токарь паровозного депо Кушва тов. Мальцев, заготовив специальные резцы, работал одновременно на пяти станках. Производственное задание за смену тов. Мальцев выполнил на 2021 процент.

Соревнование путейцев

Социалистическое соревнование имени XVIII партийной конференции в коллективе стахановцев Кузинской дистанции пути идет успешно.

Первое место на дистанции занял коллектив путейских рабочих 5-го околотка, где дорожным мастером тов. Кривдин. Если осенью прошлого года состояние пути на околотке измерялось в 51 балл, то уже в январе путейцы получили оценку 31 балл. Километры пути находятся в отличном и хорошем состоянии. Коллективу околотка вручено переходящее красное знамя дистанции.

Больших успехов добились и рабочие мастерских пути. Особенно следует отметить рамщика тов. Бармаева. По заданию к 15 февраля — ко дню открытия партийной конференции — тов. Бармаев должен был сделать 50 тысяч карточек и напильников. К 1 февраля он сделал уже 54 тысячи карточек. Хорошо работает и электросварщик тов. Мурнин.

КОТОВ — зам. начальника дистанции пути по политической части.

НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ НАШЕЙ ДОРОГИ

За проявленную энергию и инициативу в борьбе за бесперебойное продвижение поездов в зимних условиях, в борьбе со снежными заносами и образцовую стахановскую кривоносовскую работу Народный Комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович наградил значком «Почетному железнодорожнику» тов. **Чистякова Н. М.** — составителя станции Свердловск-сортировочная и значком «Ударнику сталинского призыва» тт. **Черепанова А. К.** — машиниста углеподъемного крана угольного склада ст. Свердловск-сортировочная, **Топорнова Г. А.** — дорожного мастера Свердловской дистанции пути, **Мезенина И. А.** — токаря Гороблагодатского вагонного участка, **Мартыанова Ф. П.** — осматривателя автоматчика вагонного участка Свердловск-сортировочная.



Электромонтер-обмотчик Свердловского вагонного участка тов. ЧИРКОВ С. М., дающий высокую производительность труда.

Фото В. Лежнина.

Работа дорог в январе

По утвержденной Народным Комиссаром Путей Сообщения оценке работы в январе дорогам установлены следующие места.

ПЕРВОЕ МЕСТО ЗНЯЛИ ПЯТЬ ДОРОГ:

1. Сталинская, Юго-Западная, Имени В. М. Молотова, Латвийская, Западная.
2. Брест-Литовская
3. Сталинградская
4. Южно-Донецкая
5. Винницкая
6. Приморская
7. Амурская
8. Ковельская
9. Эстонская
10. Имени В. В. Куйбышева
11. Красноярская
12. Калининская
13. Белорусская
14. Московско-Окружная
15. Имени Ф. Э. Дзержинского
16. Южная
17. Закавказская им. Л. П. Берия
18. Северо-Донецкая
19. Имени К. Е. Ворошилова
20. Литовская
21. Ашхабадская
22. Туркестано-Сибирская
23. Восточно-Сибирская
24. Дальневосточная
25. Южно-Уральская
26. Белостокская
27. Ташкентская
28. Ленинградская
29. Казанская
30. Октябрьская
31. Ярославская
32. Юго-Восточная
33. Московско-Донбасская
34. Орджоникидзевская
35. Одесская
36. Имени Л. М. Кагановича
37. Пермская
38. Кировская
39. Львовская
40. Томская
41. Оренбургская
42. Ленинская
43. Горьковская
44. Северная
45. Московско-Киевская
46. Рязано-Уральская
47. Кишиневская
48. Карагандинская
49. Пензенская
50. Омская.

НА ТЕМЫ ДНЯ

★
Вывести лес

из затопляемых мест

На многих решающих лесопрогностических станциях нашей дороги скопилось громадное количество леса, которому с началом паводка угрожает затопление весенними водами. Только на таких станциях, как Сама, Филькино, Лобва, Тавда, Винзили, Тюмень, Тура, затопляемого леса насчитывается до 30 тысяч вагонов.

Вывести лес из затопляемых мест до вскрытия рек — дело большой государственной важности. Несмотря на это в грузовой службе и службе движения до сих пор нет детально разработанного плана по вывозке затопляемых грузов. Начальник грузовой службы тов. Николаев всю ответственную работу возложил на экономиста планового отдела тов. Плотникову, которая вследствие безответственности большинства линейных помощников начальника грузовой службы не имеет даже точных данных о количестве, и о роде груза, о состоянии тупиков, куда должны подаваться под погрузку вагоны.

По сведениям грузовой службы, на станциях Сама, Лобва и Филькино скопилось 26 тысяч вагонов затопляемого леса, по данным же линейного помощника грузовой службы по Надеждинскому отделению тов. Журавлева, что более правильно, — 12,450 вагонов.

Безответственное отношение к важнейшему государственному мероприятию со стороны руководства грузовой службы, незнание им подлинного положения на фронтах погрузки, отсутствие оперативной подготовки к организованной встрече весеннего паводка приводит к тому, что сейчас на станциях Тавда, Лобва, Мясиды и других при наличии десятков тысяч фештермов древесины вывозятся единичные вагоны. Так, из Филькино в январе вывезли всего 86 вагонов при наличии 1,235. В Саме погружено всего 1,167 вагонов при наличии более 11 тысяч.

Суровые уроки прошлого года совершенно не учтены грузовой службой. В этом году вновь создается тяжелое положение на станциях Тавда. Здесь скопилось около 5,500 вагонов леса. Между тем тупик, по которому должны подаваться вагоны, вот уже длительное время закрыт, как не обеспечивающий безопасности движения поездов. Клиентура Тавды, зная, что дорога в весеннее время любой ценой будет вывозить лес из затопляемых мест, в настоящее время совершенно не готовится к паводку.

Руководители служб грузовой и движения должны теперь же составить продуманный план и уже в феврале организовать интенсивную погрузку леса из затопляемых мест, чтобы до начала паводка полностью справиться с этой большой задачей.

ВЫПОЛНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

За 1940 год на паровозах нашей дороги, вследствие плохого использования паровозного парка и неответственного теплотехнического состояния паровозов, перерасход топлива было 45277 тонн условного топлива. Причиной большого ущерба народному хозяйству, который паровозники безусловно должны покрыть стране в текущем году, добываясь экономии угля, отпущенного по плану на 1941 год.

По договору на социалистическое соревнование с Пермской и Южно-Уральской дорогами наша дорога взяла обязательство сэкономить 5 процентов топлива. Возможность к этому имеется полная. Нужно только правильно организовать дело как в отношении режима отоплении паровозов, так и использования их на работе.

Результаты расхода топлива за январь, однако, показывают, что в некоторых депо к этому вопросу подходят формально, не используют инициативу и опыт отдельных паровозников, не поощряют передовых людей. Так, например, депо Тагил

НА СТЫКЕ ДВУХ ДОРОГ

Станция Уктус является границей дорог Южно-Уральской и имени Л. М. Кагановича. По ее работе можно определить, как выполняются обязательства двух соревнующихся дорог и в особенности двух смежных отделений — Свердловского и Уфалейского.

Надо сказать, что в результате соревнования в последнее время улучшился прием поездов с отделения на отделение, диспетчеры стали работать более слаженно и организованно, единими действиями преодолевая трудности зимы. Но качественные показатели работы еще очень низки. Это видно на примере станции Уктус. Сюда поезда идут вне всякого графика, особенно часты случаи пачкового подхода поездов.

Возьмем, например, показатели за январь. Средний подсчет прошедших через Уктус поездов показывает, что Свердловское отделение передает Уфалейскому в последние 6 часов суток значительно больше поездов, чем в первые 6 часов. Также поступает и Уфалейское отделение.

Не улучшилось положение и в феврале. 3 февраля Свердловское отделение с 7 часов 15 минут до 13 часов 10 минут не сдало на Южно-Уральскую ни одного поезда. Тем же ответило 5 февраля Уфалейское отделение: с 5 часов 08 минут до 14 часов 07 минут оно не сдало на дорогу имени Л. М. Кагановича ни одного поезда. После каждого такого «затишья» в движении поездов наступает период горячки: сдают поезда пачками, нарушая специализацию путей в Уктусе и нередко задерживая паровозы. Например, 3 февраля поезд № 1016 был задержан на 1 час 56 минут, 5 февраля поезд № 999 задержали на 2 часа 52 минуты.

Одной из причин задержки поездов является сутяжничество среди некоторых диспетчеров. Вот характерный пример. 7 февраля диспетчеры двух смежных отделений тт. Никитина и Ланз целых 15 минут спорили о том, «кому первому сдавать», и задержали поезд № 2016. Между тем, как потом выяснилось,

Коммерческий работник станции Дружинино тов. Золотина взяла на себя обязательство в социалистическом соревновании имени XVIII партконференции совмещать в дневную смену профессии агента и конторщика. 14 января тов. Золотина впервые выполнила это обязательство — с порученным заданием на двух человек справилась хорошо.

За 20 дней января дало экономии на поездной работе только 4,4 процента, тогда как, увеличив расход топливных отходов, могло бы дать больше. Депо Кушва за 20 дней января дало экономии 4,0 проц., а применив изгарь — могло бы дать не менее 5 проц.

Значительное снижение расхода топлива может дать улучшение работы паровозов с водоподогревом. Беда лишь в том, что это мероприятие не проводится в должной мере в таких депо, как Камышлов, Кушва и Тагил.

Надеждинское депо совершенно не применяет топливные отходы и по этому также отстают по результатам бережного расходования топлива.

Вместо того, чтобы повышать межпромысловые пробеги путем перевода на увеличенный пробег отдельных паровозов, обеспеченных хорошим уходом, в некоторых депо, например, в Камышлове, Тагиле, Кушве допускали массовые перебежки, не обеспечивая котел культурным уходом, отчего запу-

поезд, о котором они спорили, не был готов к отправке со станции Арамиль.

Не лучше показатели и с выполнением норм простоев вагонов под погрузкой. За январь простой составляет 54 часа при норме 12 часов.

Эти факты говорят о том, что на двух смежных отделениях еще не развернуто действенное соревнование за качественные показатели работы: за точное выполнение графика движения поездов, за равномерную передачу грузов.

Соревнование на одно дежурство не стало еще системой. Больше того, коллектив станции Уктус остался в стороне от соревнования. Коллектив не соревнуется ни с одной станцией Южно-Уральской дороги, в том числе со смежной — Арамильской. Не организовано соревнование и между сменами самой станции.

— Кто, как работает, ударник или стахановец, — говорит старший стрелочник тов. Хитрин, — я не знаю.

На станции Уктус нет ни доски почета, ни лозунгов, ни плакатов, ничто не говорит о социалистическом соревновании.

Начальник станции тов. Воробьев работает здесь недавно. Ему требуется большая помощь в наведении порядка на станции, в укреплении трудовой и государственной дисциплины. В первую очередь ему должна бы помочь кандидатская группа станции. Но этой нужной помощи начальник станции не получает ни от группы, ни от местного комитета.

Не бывают здесь и работники политотдела Свердловского отделения. Правда, 16 января по случаю аварии на станции выехал зам. начальника политотдела тов. Бельев. После этого он еще был один раз, но не оказал никакой помощи.

Станция Уктус требует конкретной помощи и руководства.

И. ШМАКОВ — корреспондент газеты «Призыв» Южно-Уральской ж. д.
Ф. ШАКИРОВ — заместитель редактора газеты «Путевка».

СОВМЕЩЕНИЕ ПРОФЕССИЙ

Другие агенты — тт. Андреева, Бреславских, Лубова тоже по примеру тов. Золотиной совмещали профессии. В настоящее время в дневную смену работает один агент, а конторщик загружен другим делом.

Благодаря совмещению профессий станция получит в год 2040 рублей экономии.

БЕКЕТОВ.

скаки котловое хозяйство, создавая тем самым осложнения в работе паровозного парка. В депо Свердловск-пассажирская, начальник тов. Лубнин и его заместитель тов. Перекальский игнорируют проведение теплотехнических мероприятий. Они не выполнили до сих пор даже распоряжения службы об испытании устройства по отоплению корыта стокера на паровозе серии «ИС». Конечно, это ведет только к излишним расходам топлива, которых можно было бы избежать.

Несколько лучше других выглядят депо Тюмень, где активно работают общественные инструктора-теплотехники: тт. Колосов, Белов, Казанцев, Буторин, Жебутинский, Еременко, Невмеруха, Нестеров, Табатчиков. Машинист этого депо тов. Буторин 10 января, ведя поезд № 990, отапливал паровоз № 712.06 смесью, состоящей из 70 процентов угля и 30 процентов топливных отходов. Техническую скорость он перевыполнил на 3 километра в час и сэкономил 800 килограммов условного топлива. Машинист т. Жебутинский Михаил, ведя 13 января поезд № 714, работал на смеси: 60 процентов угля и 40 процентов топливных отходов. Техническую скорость он перевыполнил на 0,5 километра в час, сэкономил 1864 килограмма ус-

Движение поездов

НЕ ОСЛАБЛЯТЬ ВНИМАНИЯ К ДВИЖЕНИЮ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ

Поклевская — стыковая станция на границе двух отделений — Тюменского и Камышловского всегда была забита нечетными составами, простаивающими в ожидании подхода паровозов, а паровозы передерживались на Свердловском отделении или зачастую простаивали с четными составами на подходах от Камышлова к Поклевской, ожидая освобождения путей.

В связи с проведенным переустройством Поклевской, положение резко изменилось. Поклевская от поездов чиста.

В улучшении продвижения нечетного парка выделены ряд диспетчеров и машинистов, показывающих образцы работы.

На днях в дежурство диспетчера тов. Меньшикина машинист тов. Овчинников провел угольный маршрут безостановочно от Поклевской до Камышлова, перевыполнив техническую и участковую скорости. Состав был тяжеловесный — в 2165 тонн. Машинист тов. Кузнецов также перевыполнил на 3 километра в час техническую и на 16 километров в час участковую скорости, ведя состав с углем.

На Баженовском плече в дежурство диспетчеров тт. Созонтова и Миронова с такими же высокими скоростями водят нечетные поезда машинисты тт. Стафеев, Романов, Давыдов, Солдатов. Благодаря такой работе стахановцев — кривоносовцев норма участковой скорости на отделении систематически перевыполняется, а рабочий парк вагонов, например, 21 января, был менее нормы на 1158 вагонов.

И все же в декабре нечетные

поезда от Поклевской до Баженово находились в пути больше положенного времени.

Свердловское отделение, хотя и сократило простой нечетных под Баженово, но беспрепятственно поезда не принимает. В декабре, например, задержано 109 поездов на 240 часов, а в январе 40 поездов на 47 часов.

Для того, чтобы в дальнейшем не допускать задержки нечетного потока, мы предъявляем следующие требования к соседним отделениям: прекратить задержки поездов на подходах к Баженово и Свердловску; не допускать передержки наших паровозов в Свердловске, возвращая их немедленно в резерв при неимении четных составов; изжить случаи выталкивания поездов с коммерческим браком и нарушений специализации; не допускать пачковой отправки поездов.

Тюменское отделение должно строго придерживаться правил специализации в формировании поездов. Егоршинцы обязаны своевременно вывозить груз со ст. Богданович, не допуская накопления, как это было, например, 18 января, когда Егоршино не вывезло со ст. Богданович 238 вагонов.

Если все это будет соблюдаться, то тогда по главной линии движение поездов будет нормальным, и дорога сумеет до открытия XVIII партконференции поднять выполнение измерителей как по движению поездов, так и грузовой работе.

Д. ШИХАЛЕЕВ — диспетчер-анализатор Камышловского отделения.

РЕКОРД ТОКАРЯ ТКАЧЕВА

9 февраля токарь вагонного участка Свердловск-сортировочная, комсомолец П. А. Ткачев, работая одновременно на трех станках, выполнил сменное задание на 1138 процентов.

На одном станке тов. Ткачев выточил 26 подвесных тормозных валков вместо 9 по норме. На обработку каждого валка он затрачивал всего лишь от 7 до 10 минут вместо 50. На втором станке он вы-

строгал 8 розеток для автосцепки вместо 3-х по заданию; на третьем выточил 27 колец клапанов компрессора вместо 4-х по норме. За смену тов. Ткачев заработал 94 рубля.

Свой рекорд тов. Ткачев посвятил XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Г. ЮРИН.

На ст. Надеждинск несколько паровозов простояли 24 января под неготовыми составами более 15 часов, а паровозы №№ 730.45 и 732.55, в том же Надеждинске, простояли 1 час 05 минут у закрытого семафора.

2 февраля паровозы депо Тюмень простояли сверх нормы в Вагае 115 часов и в Тюмени — 52 часа.

3 февраля из-за отсутствия поездов в Вагае стояло 7 паровозов и в Тюмени — 9 паровозов. Между тем по распоряжению из управления на Тюменском отделении с точный план выдачи паровозов 3 февраля был увеличен еще на 9 паровозов. Это ли не пример безобразного использования паровозного парка и бесцельного расходования топлива!

Все это указывает на то, что соревнование с Пермской и Южно-Уральской дорогами по экономии топлива проводится у нас формально и, если командиры как паровозники, так и движенцы не перестроют свою работу, то обязательство по договору трех дорог может оказаться невыполненным.

П. ИШОЕВ — старший инженер паровозной службы по теплотехнике.

По примеру тов. Бельтюкова

За нулевую утечку воздуха из магистрали

Читая газеты, мы узнаем, как автоматчики вагонных участков добиваются нулевой утечки воздуха из поездной магистрали. Не плохой в этом отношении метод осмотра — автоматчика Свердловск-сортировочной тов. Бельтюкова.

Наша бригада также работает этим методом. Когда мы приходим на дежурство, то первым делом проверяем исправность инструмента, запасаемся всем тем, что понадобится во время дежурства.

При работе мы придерживаемся такого порядка. Получив поезд, сначала соединяем рукава магистрали, осматривая при этом резиновые кольца, потом заряжаем магистраль воздухом до 4,5 атмосферы, продуваем ее с головной и хвостовой части поезда и проверяем на утечку воздуха. Далее два слесаря идут по утечкам и режимным упоркам, два других слесаря идут по рычажной передаче, потом осмотрщики и слесари вместе идут и наносят меловые пометки в неисправных местах. Когда вся эта работа закончена, магистраль

вновь пробуются на утечку воздуха. После этого мы пробуем тормоза, заполняя магистраль до полного давления, и проверяем выход штоков и положение рычагов.

При подходе паровоза осмотрщик вместе с машинистом убеждается, есть ли утечка воздуха. Если ее нет, машинисту дается справка, в которой указываются результаты испытания тормозов и воздушной магистрали. Этим мы даем гарантию безопасного движения поездов, а также гарантируем наиболее четкую работу автотормозов.

Наше социалистическое обязательство — отправлять все поезда с нулевой утечкой воздуха, — несмотря на зимние трудности, мы выполняем: подавляющее большинство поездов мы отправляем с нулевой утечкой; исключение составляют поезда местного формирования.

ПИНЕГИН — осмотрщик-автоматчик, **КАЛМАКОВ** и **ГЕРАСИМОВ** — слесари-автоматчики Тюменского вагонного участка.

Как мы добились нулевой утечки воздуха в течение двух—трех минут

Летом 1940 г. мы добивались нулевой утечки воздуха из магистрали в течение 2—3 минут. 20 января этого года, вступая на дежурство, я рассказал слесарям, что таких результатов мы можем добиться и зимой при том условии, если каждый слесарь, каково бы он ни был разряда, отнесется очень серьезно к устранению утечек воздуха. В ответ на это предложение слесари гг. Нохрин, Охлоповский, Дорский и Сырцов поддержали меня.

С чего мы начали? Мы проверили свой инструмент, заменили негодный, недостающий пополнили, сделали крючки для очистки канавок соединительных рукавов.

Как только со стороны Свердловск-сортировочной прибывает поезд, осмотрщик-автоматчик тов. Нестеров принимает его сходку, делает меловую разметку, где нужно регулировать рычажную передачу, проверяет установку правильности режимной упорки и неисправных воздухораспределителей. О всех неисправностях он сообщает мне и слесарям. Руководствуясь этим, я восстанавливаю слесарей для обработки поезда. Два слесаря, идя с хвоста поезда, а два — с головы, устраняют, в первую очередь, утечки воздуха. Слесари делают скрепление каждого фланца, каждой контргайки. Если нужно, то меняют старые обмотки на новую с суриком пеньку. Обязательно укрепляются все гайки хомутиков соединительных рукавов.

Как только все утечки устранены, проверены все соединения, три слесаря делают регулировку рычажной передачи, а четвертый слесарь пломбирует стопкраны. Я в это время проверяю утечку воздуха своим переносным краном машиниста. Если утечка нуль в одну минуту и до отправления поезда времени остается достаточно, то слесари снова идут крепить все соединения. Так мы достигаем нулевой утечки воздуха в течение 2—3 минут. Убедившись в этом, я проверяю краном машиниста приборы на чувствительность и после этого делаю полное торможение. Затем ставлю ручку крана машиниста во второе положение и проверяю отпуск тормозов. Если замечен медленный отпуск воздухораспределителя, то проверяется пылеулавливающая сетка и испытание производится вторично. Если прибор опять замедляет отпуск или не отпускает, то двойной выпускной клапан и воздухораспределитель мы заменяем.

Таким образом, мы гарантируем, что в пути следования у поезда не получится заклинивания колесных пар и не будет выбоин на бандажах.

Коллектив нашей смены достигнутые результаты закрепил и в соревновании имени XVIII Всесоюзной конференции ВВП(б) выйдет в число передовых на дороге.

БОБРОВ — осмотрщик-автоматчик станции Свердловск-пассажирская.

ИНИЦИАТИВА ВЕСОВЩИКА ТОВ. МЕХАНОШИНА

На станции Дружинино до последних дней работало две бригады грузчиков, которыми руководил старший весовщик тов. Механошина. Каждая бригада состояла из весовщика и грузчика.

Тов. Механошина решил перевести весовщиков на другую работу и

справиться с заданием самому. Первый опыт дал хорошие результаты. Сменная норма была выполнена на 200 процентов.

Инициативу тов. Механошина грузчики поддержали и решили так работать и впредь.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

ЦЕННЫЙ ПОЧИН

Готовясь к достойной встрече XVIII Всесоюзной партийной конференции, коллектив путейцев раз'езда Ильмовка (дистанция Свердловск-сортировочная), проявил ценную инициативу в борьбе за исправное, культурное содержание пути.

Путевые обходчики гг. Мальшаков, Зотов и Мальшакова предложили в зимнее время очищать путь от снега до балластного слоя с тем, чтобы подошвы рельсов, шпалы и скрепления, как и летом, были на виду. Это даст возможность своевременно выявлять дефекты рельсов, ликвидировать отбой, а весной — избежать накопления воды в балластном слое.

Инициаторы замечательного мероприятия сами показали почин, получивший с помощью дорожного мастера тов. Григорьева быстрое распространение на всем околотке. Одной из первых почин поддержала бригада ремонтных рабочих 3 отделения во главе с бригадиром пути тов. Балабашевым на раз'езде Дидино. За короткое время путь дистанции на протяжении девяти километров уже очищен от снега до балластного слоя.

Ильмовцы и дидинцы обратились к путейцам всех околотков последовать их примеру. В своем обращении они призвали коллективы отделений и околотков повысить производительность труда и обеспечить высококачественное содержание пути.

Руководство дистанции по достоинству оценило начавшееся по инициативе ильмовцев движение и оказывает сейчас практическую помощь путевым околоткам, коллективы которых стремятся к 15 февраля очистить весь путь от Свердловска до Дружинино от снега до балластного слоя и привести его в исправное, культурное состояние.

А. ГУЩИН — заместитель начальника дистанции пути Свердловск-сортировочная по политчасти.



Слесарь-стахановец вагонного депо Смычка-сортировочная тов. ТУРОВ И. Т. выполняет задание на 200 проц. Фото В. Лежнина.

Опыт списывания вагонов

А. БАБАЙЛОВА — списчик вагонов станции Свердловск-сортировочная.

Обычно мы, списчики, работали каждый в одном маневровом районе и приступали к списыванию состава лишь по окончании его формирования, затем шли в техническую контору и передавали натурку техническому конторщику для подборки документов.

Бывало так, что пока технический конторщик подбирает документы, составитель в это время производит выкидку из состава вагонов по коммерческому или техническому браку и проч. В результате — документы раз'единялись от вагонов и довольно часто это вызывало срыв отправления поездов по расписанию, создавался излишний простой вагонов и паровозов в парке отправления. Происходило это из-за несогласованности в работе диспетчера и составителя со списчиком и техническим конторщиком.

Но вот у нас на станции началось соревнование за улучшение работы в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции. Составитель тов. Шалин стал один работать двумя паровозами в двух районах. Я тоже стала работать одна в двух районах, списывая вагоны с таким расчетом, чтобы закончить свою работу одновременно с окончанием формирования состава. Опыт оказался удачным. В первую же смену я добилась значительного успеха. Списывание состава произошло теперь одновременно с его формированием.

Перед началом работы командир нашей смены диспетчер тов. Куклин знакомит нас с планом работы и порядком формирования поездов. После этого составитель тов. Шалин сообщает мне, на каких путях будут формироваться составы. Зная это, я жду, когда тов. Шалин выставит головную часть поезда и 10—15 вагонов, и начинаю списывать эту часть. Пока составитель подбирает в другом районе часть второго состава, я успеваю передать из стрелочной будки по телефону сведения о списанной мною части состава техническому конторщику для подборки документов. Вслед за этим иду в другой район, списываю там готовую часть второго поезда и также передаю результат списывания в техническую контору. Одновременно технический конторщик сообщает мне вес части первого состава, я же ставлю об этом в известность составителя и приступаю к списыванию второй части первого поезда. Передавая результат этой операции техническому конторщику, получаю от него вес части



второго поезда и немедленно сообщая его составителю и т. д.

В то время, как составитель, закончив формирование, проверяет весь состав, я сообщаю техническому конторщику о последних поставленных в состав вагонах. Списывая последующую часть состава, я обязательно проверяю ранее сформированную часть, и в случае какого-либо изменения (добавления или выкидки) сразу же сообщаю об этом в техническую контору.

Списывая составы по частям, я успеваю работать в двух районах и заканчивать списывание одновременно с окончанием формирования состава. В технической же конторе успевают в это время подобрать все документы на формируемые составы.

Когда в парк формирования поступают маршруты для пополнения веса, диспетчер тов. Куклин заблаговременно ставит меня в известность о том, на какой путь будут спущены вагоны маршрута и на каком пути находится вагоны для пополнения. Руководствуясь его указаниями, я списываю вагоны на ходу, делаю отметки о тормозах и немедленно передаю сведения в техническую контору. В свою очередь, составитель получает от меня точный вес спускаемой с горки части маршрута. Вагоны, предназначенные для пополнения маршрута, я списываю заблаговременно и результат передаю в техническую контору для подборки документов.

В процессе списывания вагонов я слежу за тем, правильно ли поставлены вагоны по назначению, нет ли среди них неисправных, а если такие окажутся — немедленно сообщаю об этом составителю и диспетчеру.

Все это дает нам возможность не только выполнять, но и намного перевыполнять план формирования поездов за смену.

Основой стахановской работы тов. Бабайловой является связь всей комплексной бригады, четкость и добросовестность в выполнении своих обязанностей. В результате этого производительность труда списчицы тов. Бабайловой достигает в отдельные дни 490 процентов, ликвидирован брак в готовых составах, а это, в свою очередь, создает резерв в производстве маневровой работы.

Опыт работы тов. Бабайловой показал, что на станции есть еще большие неиспользованные резервы в формировании поездов. Они заключаются в следующем:

1. **ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ СПИСЫВАНИЕ ВАГОНОВ.** Предварительное списывание составов дает составителю возможность заранее знать расположение вагонов, наличие тормозов, имеются ли вагоны с техническим и коммерческим браком. Это значительно сокращает производство маневров.

2. **СТАНЦИОННАЯ МАРКА.** Введение станционной марки обеспечивает высокое качество работы всей комплексной составительской бригады по формированию поезда и отправлению его со станции.

Н. ПОДКОВЫРОВ, В. МАЛИНА — работники техбюро станции.

ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Хозрасчетные паровозы

Первым в депо Свердловск-пассажирская был переведен на хозрасчет паровоз № 207-10 машинистов тт. Пургина и Голубева. Это было 17 января 1940 года. В мае хозрасчетных машин было 3. С июня внедрение хозрасчета пошло быстрыми темпами.

Особенно всколыхнул паровозников метод знатного машиниста депо Новосибирск тов. Лунина, добившегося большой экономии средств. Передовые машинисты стали по-лунински ухаживать за своими паровозами, сами производить большую часть ремонта.

Это сразу сказалось на результатах хозрасчета, поэтому уже в декабре паровозов, переведенных на хозрасчет, стало 19, а в январе 1941 года еще больше.

Только за ноябрь экономия по хозрасчетным паровозам составляла 8354 рубля, а в декабре—

12.574 рубля. Всего же за 1940 год бригады хозрасчетных паровозов, несмотря на то, что были переведены на хозрасчет в последние 2—3 месяца, сэкономили государству 55 тысяч рублей. Бригады хозрасчетного паровоза № 20-490 (старший машинист тов. Смирнов), работая лунинским методом, сэкономили на промышленном ремонте, смазке и обтирке за три месяца 1940 года 6537 рублей. На паровозе № 20-488 (старший машинист тов. Попов) экономия за этот же период составила 4952 рубля.

Эти цифры красноречиво говорят за то, что внедрение хозрасчета и лунинских методов работы паровозных бригад исключительно эффективны и нужны.

МАХНЕВ—техник по хозрасчетным паровозам депо Свердловск-пассажирская.



Федор Маркович **КАРПОВ** — изобретатель, начальник научно-исследовательской лаборатории научно-исследовательского института пути НКПС. Фото Н. Алексеева. (Фото ТАСС).

Лотошники в поездах

Лотошная торговля в поездах на нашей дороге организована плохо. Дело в том, что для этого нет соответствующих условий.

Забывая с собой от двух до четырех корзин с продуктами, лотошник не знает, как с ними поступить; продажа производится из одной корзины, куда девать остальные—неизвестно. В поезде для этого нет определенного места. В лучшем случае лотошник оставляет корзины на верхней полке в каком-либо купе, в худшем случае—на полу под нижним сиденьем.

Особенно затруднены условия работы лотошников поезда № 85.86. Приезжая в Свердловск, они не знают, куда деваться с продуктами, так как их удаляют из состава. Как должен устраиваться лотошник—никого не интересует. Между тем этот вопрос должен бы заинтересовать работников торговли.

Условия работы лотошников в поездах необходимо улучшить.

ГРИШИН — заведующий буфетом ст. Монетная.

Концерты акробатического ансамбля

Акробатический ансамбль Центрального Дома культуры железнодорожников дал на нашей дороге несколько концертов. Все они прошли с большим успехом. Особенно интересен был концерт, состоявшийся в клубе имени Андреева 7 февраля.

Удачное сочетание номеров, их жанровое разнообразие делает программу красочной и интересной. Приятно отметить безупречность исполнения, легкость и живость каждого номера. В основе всей работы ансамбля лежит не пустое трюкачество, а подлинная любовь к спорту, к одной из высших его форм—акробатике.

По дружным аплодисментам, сопутствующим каждому номеру программы, было ясно, что зрители увидели то, что хотели увидеть—их интерес к акробатическому ансамблю был оправдан.

Отмечая мастерское исполнение всего коллектива, нельзя не остановиться особо на двух исполнителях—И. Девяткине и Н. Лаврове или «рабочих сцены», как их называют в ансамбле. Сначала зритель относится к этим исполнителям, как к обычному роду цирковым комикам. Но с каждым новым номером зритель все больше убеждается, что перед ним первоклассные спортсмены, обладающие к тому же чувством юмора.

В антракте между первым и вторым отделениями концерта были зачитаны два письма-отзыва о работе ансамбля у нас на дороге. Первое из них написано коллективом рабочих и служащих Баженовской дистанции пути. Горячо благодаря участников ансамбля за их замечательные концерты, баженовские путевцы пожелали ансамблю дальнейших творческих успехов. Теплое искреннее письмо было принято, как самый непосредственный и правдивый отзыв. Так же тепло было написано и второе письмо от имени всех железнодорожников нашей дороги.

Второе отделение концерта, построенное исключительно на массовых сценах, закончилось групповым номером, в котором принял участие весь состав ансамбля. Это было достойным финалом прекрасного концерта.

К. М.

Примеры бдительности

Стрелочник И. Д. Тагильцев остановил на перегоне пассажирский поезд. Как выяснилось, путь оказался неисправным. Обнаруженный тов. Тагильцевым лопнувший рельс был тотчас же сменен.

ЖИЛИН.

Дежурный по раз'езду Криволуцкий тов. Загуменнов, проходя по линии, обнаружил лопнувший рельс и сообщил об этом путеобходчику. Дефектный рельс был заменен исправным.

СЕРГЕЕВ.

Рабочий 10-й дистанции связи И. Ф. Миронов, развозивший крючья для подвески проводов, обнаружив у одного из пикетов лопнувший рельс, заявил об этом электромеханику тов. Самохвалову. Тот сразу же принял меры. Следовавший по участку поезд был предупрежден о неисправности пути и пропущен с минимальной скоростью.

ЛОБАНОВ.

Сдали нормы на ГСО

Учителя неполной средней школы № 6 обещали в честь XVIII партконференции подготовиться и сдать нормы на ГСО II ступени.

К концу января они прослушали 9 лекций по анатомии, физиологии, санитарной обороне врача тов. Черепановой М. Г.; две лекции по топографии—воеврука школы тов. Гуцина; несколько раз собирались на консультации, кроме учебников, пользовались таблицами и схемами.

Недавно нормы на значок учителями были сданы. Тт. Аксарица, Серебренникова, Тайнова и другие получили отличные оценки.

Л. ЛОЖКИНА — председатель месткома школы.

СУД

РАСХИТИТЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Три дня выездная сессия линейного суда под председательством тов. Виноградова, при участии народных заседателей Кутузова, Половинкина рассматривала дело о расхищении социалистической собственности. Перед судом предстали агент головного буфета станции Свердловск-пассажирская Никитин, кладовщик базы Уралмашторга Селезнев, зав. производством головного буфета Казенных и другие.

Преступники, обвинявшиеся в расхищении социалистической собственности, пытались переложить вину один на другого и увильнуть от ответственности. В конце концов обвиняемые Никитин и Селезнев признались, что с базы Уралмашторга они похитили 5612 килограммов капусты и 3003 килограмма соевых огурцов, продали их за 20.881 рубль и деньги присвоили. Судебным следствием также подтверждено, что обвиняемые Казенных, Никитин и другие систематически расхищали продукты, принадлежавшие головному буфету—масло, мясо, крупу и т. д. Всего ими похищено продуктов на 33 тысячи рублей.

Линейный суд приговорил обвиняемых Никитина и Селезнева к 10 годам лишения свободы с поражением в политических правах на 5 лет каждого и постановил конфисковать лично принадлежащее им имущество. Казенных и Лебедев осуждены к 2 годам лишения свободы каждый. Остальные обвиняемые осуждены на разные сроки.

Ответственный редактор **В. К. ХАПУГИН.**

Несвоевременно ставят паровозы для ремонта

Коллектив депо Надеждинск в соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной конференции добивается улучшения ремонта паровозов.

Когда паровоз № 421 встал в большую промывку, зам. начальника депо тов. Волков поставил перед коллективом задачу выпустить паровоз из промывки через 24 часа. Стахановцы и ударники помогли комплексной бригаде с честью справиться с заданием, паровоз вышел из промывки в установленное время. В этот день слесарь тов. Стенников выполнил производственную норму на 350 процентов, слесари тт. Подковыркин и Сугатов—на 337 процентов. Фрезеровщик тов. Журавлев, работая на трех станках, дал 600 процентов нормы.

Следует сказать, однако, что руководство депо (начальник т. Чубаров) не обеспечивает своевременную постановку паровозов в промывку. Взять хотя бы тот же паровоз № 421. Он был поставлен в депо лишь в 9 часов утра. Ожидая его, бригада простаивала, а некоторые

слесари были отпущены даже домой и назначены уже во вторую смену. 31 января по вине бригадира Уварова слесари простояли без дела 10 минут. 1 февраля в депо не было поставлено в ремонт ни одного паровоза, и слесари тт. Стенников, Подковыркин, Мухамадеев, Мутных и Захаров ходили всю смену без работы.

Здесь уместно еще раз подчеркнуть то, что руководство депо не обеспечило выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года о полезном использовании 480 минут рабочего времени на производстве. В депо ненормальное положение с загрузкой рабочего дня, с созданием условий в работе и своевременной постановкой паровозов на промывку. Это положение во многих случаях мешает коллективу комплексной бригады хорошо выполнять свои обязательства по соревнованию.

ЛОЖКИН — секретарь партбюро депо Надеждинск.

ПО НАШЕЙ ДОРОГЕ

БЕСЕДЫ И КОНЦЕРТЫ

Состоялся пеший поход от ст. Дружинино до раз'езда Дидино. В нем приняли участие женщины-активистки, путевские рабочие и кружковцы клуба—всего 16 человек.

Участники перехода проводили читки газет и беседы с железнодорожниками, живущими на линии. Кроме того, устроили 6 концертов.

КОРЯКИНА.

ВЕЧЕР КЛУБНОГО АКТИВА

В Егоршино состоялся вечер клубного актива.

Кружковцы клуба имени Кирова, красных уголков паровозного депо и вагонного участка собрались на вечер, чтобы подытожить работу по культурному обслуживанию железнодорожников Егоршинского отделения.

После доклада тов. Конькова о роли клуба в коммунистическом воспитании трудящихся, собравшиеся с большим вниманием прослушали выступление хора украинской песни и пляски под руководством тов. Гусевой.

Г. ГОРБУНОВ.

СОРЕВНОВАНИЕ ПРОВОДНИКОВ

Проводницы Свердловского резерва проводников тт. Тверитина, Колесникова, Жужгова, Скрывина соревнуются за культурное обслуживание пассажиров. В их вагонах всегда чисто, уютно, тепло, постоянно готовится чай.

Хорошо справляется со своими обязанностями электромонтер поезда № 45-46 тов. Елпмахов. Тов. Елпмахов соревнуется со своим напарником тов. Соколовым.

СУХОГУЗОВ — бригадир проводников поезда № 45.

ХОР СТАРИЧКОВ И СТАРУШЕК

Большую работу среди железнодорожников развернул кузинский хор старичков и старушек под руководством Л. Т. Пьянкова. Хористы обслуживали собрания рабочих-путевцев и женщин-активисток, выезжали на раз'езд Меркитасиха.

В репертуаре хора русские народные песни: «Рябинушка», «Летят утки», «Я вечер у лужка гуляла», «Во людях-то мужья добры» и многие другие. С успехом исполняет песенку «Тройка» 67-летний старичок тов. Топыканов.

А. БОЙКО.

ПОМОГАЮТ ПУТЕЙЦАМ

Домохозяйки станции Дружинино помогли путевцам в окирковке снежной наледки на главном пути. Бригада выполнила задание на 231 процент, окирковав площадь в 1389 кв. метров.

Приступив к работе, домохозяйки вызвали на социалистическое соревнование работниц дистанции пути. Работницы приняли вызов и выполнили задание на 158 процентов.

БЛИНКОВ.

ПЕРЕДОВОЙ ПУТЕОБХОДЧИК

На третьем отделении 8 околотка Кузинской дистанции путеобходчиком работает Иван Дорохов. Путь своего обхода он содержит в образцовом состоянии: здесь нет ни одного ослабшего болта, ни одной дефектной накладки.

Так передовой путеобходчик выполняет свои обязательства в социалистическом соревновании на встречу XVIII партийной конференции.

Тов. Дорохов помогает также бригадиру готовиться к исправлению пучин.

КУЗЬМИНЫХ—бригадир пути.

ЭКОНОМЯТ ТОПЛИВО

Коллектив паровозников депо Кузино по-большевистски реализует обязательство по экономии угля.

За январь паровозники сэкономили 182.675 килограммов условного топлива.

Особенно значительных успехов в экономии топлива добились бригады: тов. Сухова И., которая сэкономила 17 тонн угля; тов. Широкова, сэкономившая 13 тонн; тов. Кобыкова — 12 тонн и ряд других.

Вместе с экономией угля паровозники в течение января использовали в качестве топлива 26.860 килограммов опила и 43.900 килограммов изгари.

КОЧЕВ — заместитель начальника Кузинского паровозного отделения.

Комсомольцы Кушинского депо все более развертывают социалистическое соревнование.

Хороших результатов по экономии топлива добился машинист-комсомолец тов. Алексеев. За январь он сэкономил 18441 килограмм угля. Так же успешно работают бригады комсомольского паровоза, где старшим машинистом т. Руев. Они экономят топливо, водят тяжело-весные поезда на высоких скоростях.

БАТАЛОВ — секретарь комитета ВЛКСМ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355, ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16-31, через коммутатор Управления дороги; секретариат редакции—0.6, ответственный редактор—1.61, зам. отв. редактора—1.47, ответственный секретарь—4.25, инструктора—2.53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.