

ПУТЕВКА

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

№ 22 (2153) | Суббота, 14 февраля 1942 г. | Год издания 9-й | Цена 10 коп.

„Нет и не может быть сейчас более почетной и более ответственной задачи, чем выполнение слова, данного товарищу Сталину“.

(ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ XII ПЛЕНУМА ОБКОМА ВКП(б))

С честью выполним взятые обязательства

Железнодорожники нашей дороги, подписывая новогоднее письмо вождю народов товарищу Сталину, взяли на себя большие и ответственные обязательства. Существование обязательств состоит в том, чтобы обеспечить быстрое продвижение воинских маршрутов с вооружением и боеприпасами для фронта, грузов для промышленности, выполнение плана погрузки и выгрузки, добиться экономии угля, широко использовать внутренние резервы, направленные на дальнейшее увеличение пропускной способности дороги.

Стахановцы, кривоносовцы и ударники с честью выполняют свои обязательства. Передовые люди нашей дороги конкретными делами помогают героической Красной Армии беспощадно громить и истреблять фашистских оккупантов.

Отличных показателей в вождении кольцевых угольных маршрутов достигли машинисты депо Свердловск - сортировочная тт. Вотин, Сенцов и Романовский. На высоких кривоносовских скоростях водят тяжеловесные поезда машинисты депо Камышлов тт. Мелехин, Носков, Подоксенов, Коровяков. Только за первую декаду февраля машинисты перевезли сверх плана тысячи тонн груза для фронта и тыла.

Побоевому выполняют взятые обязательства и многие диспетчеры и дежурные по станциям нашей дороги. Овладев испытанным методом диспетчера - лунинца Пензенской дороги Федора Козлова, они добиваются ускоренного продвижения поездов, увеличения пропускной способности своих участков, экономии паровозов. Дежурный по станции Аудуй тов. Злоказова, по станции Крутиха тов. Дудина, взяв на себя большую часть сортировочной работы, облегчают работу узловых станций Егоршинского отделения.

Так стахановцы выполняют свой долг перед родиной. Полная реализация обязательств, взятых в новогоднем письме товарищу Сталину, стала для них законом. Но, к сожалению, у многих коллегивов нашей дороги слова недопустимо расходятся с делом. Взять, к примеру Свердловское отделение движения. Крайне неудовлетворительная работа отделения сказывается на всех производственных измерителях дороги.

Крупные недостатки имеют место и в работе Тагильского отделения. Руководители отделения продолжают мириться с тем, что суточный план развозки местного груза выполняется только на 70—75 процентов. Между тем развоз местного груза на этом отделении имеет решающее значение.

XII пленум Свердловского обкома ВКП(б) дал неудовлетворительную оценку работе нашей дороги. Пленум потребовал от партийных организаций на деле оказать помощь командирам отделений, депо и станций и ликвидировать серьезные недостатки в работе дороги, поднять всех железнодорожников на выполнение государственного плана погрузки и выгрузки и других обязательств, взятых перед товарищем Сталиным.

Дело чести железнодорожников нашей дороги добиться выполнения обязательств, обеспечить четкую безаварийную работу дороги, конкретными производственными делами помочь своему родному брату - Красной Армии с достоинством и честью выполнять долг перед родиной.

Угольным маршрутам — „зеленую улицу!“

НА ВЫСОКИХ СКОРОСТЯХ

9 февраля машинисты Тюменского паровозного депо тт. Ковязин и Куликов на высоких скоростях провели сдвоенный угольный маршрут от станции Вагай до станции Тюмень. Быстрое продвижение этого поезда обеспечил диспетчер отделения тов. Данилов. Диспетчер тов. Наумов на участке Вагай—Тюмень предоставил «зеленую улицу» машинистам тт. Чуканову и Галенцкому, которые вели сдвоенный поезд с углем. Диспетчер Тюменского отделения тов. Филин, дежурный по Камышловскому отделению тов. Архипенко организовали от Тюмени до Баженово быстрое продвижение угольного маршрута для Красноуфимска.

В этот же день машинист депо Тюмень тов. Нехорошин на участке Тюмень—Поклевская провел поезд весом в 3440 тонн с высокой технической скоростью.

9 февраля диспетчеры Кузинского отделения — тов. Саутин, Свердловского — тов. Бельтюков и машинист депо Свердловск-сортировочная тов. Косотуров заключили договор на быстрое продвижение угольной кольцовки. Договор был выполнен. Кольцевой маршрут проследовал участок Свердловск — Шаля значительно раньше графика и без экипировки паровоза в Кузино. За свое дежурство тт. Саутин и Бельтюков обеспечили продвижение еще двух маршрутов от Свердловска до Кузино на высоких скоростях.

Дежурный помощник начальника распорядительного отдела службы движения тов. Бурков 9 февраля своим умелым руководством обеспечил скоростное продвижение угольных маршрутов.

Отмечая стахановско-кривоносовскую работу диспетчеров и машинистов, начальник дороги тов. Закорко объявил благодарность тт. Ковязину, Куликову, Чуканову, Галенцкому, Нехорошину, Косотурову, Данилову, Наумову, Филину, Бельтюкову, Саутину, Архипенко и Буркову.

Соревнование диспетчеров с машинистами

ЕГОРШИНО (Наш корр.). Диспетчеры Егоршинского отделения тт. Чернобородова, Тарасов, Толмачев и другие берут под личный контроль продвижение каждого угольного маршрута. Выдавая социалистические путевки машинистам, они обеспечивают им безостановочное проследование по участку, держат постоянную связь с дежурными по станциям, договариваются о своевременной сдаче этих маршрутов.

10 февраля, заключив социалистический договор с машинистом тов. Кротовым и главным кондуктором тов. Хорьковым, диспетчер тов. Тарасов обеспечил быстрое продвижение маршрута. Благодаря помощи диспетчера угольная кольцовка, превышающая весовую норму на 700 тонн, была доставлена на высокую кривоносовской

скорости от Богданович до Егоршино. Хорошо прошла на этом же участке и другая тяжеловесная угольная кольцовка.

Замечательных показателей в быстром продвижении угольных маршрутов добились диспетчеры Свердловского участка тт. Толмачев и Чернобородова. 9 февраля тов. Толмачев, соревнуясь с машинистом тов. Черемных, обеспечил сквозной пропуск кольцовки № 1919. От Егоршино до Аппаратной кольцовка проследовала почти вдвое быстрее расписания. В этот же день значительно раньше графика пропустила тяжеловесную угольную кольцовку диспетчер тов. Чернобородова.

Соревнуясь с машинистом тов. Шихалевым, комсомолка диспетчер Чернобородова обеспечила быстрое продвижение сборного поезда № 660. Поддерживая непрерывную связь с машинистами и дежурными по станциям, тов. Чернобородова организовала скоростной набор воды в Монетной и Реже и быструю маневровую работу по отцепке вагонов на ст. Крутиха. От Аппаратной до Егоршино поезд прошел на один час раньше расписания.

ТЫСЯЧИ ТОНН ГРУЗА СВЕРХ ПЛАНА

КАМЫШЛОВ (наш корр.). Машинисты депо Камышлов увеличили вождение тяжеловесных поездов. Машинист тов. Мелехин провел поезд, на 500 тонн превышающий норму. Два тяжеловесных состава провел машинист-орденоносец тов. Носков. Сотни тонн сверх плана перевезли машинисты-тяжеловесники тт. Подоксенов, Коровяков, Девяткин, Князев и Овчинников.

За первую декаду февраля машинисты перевезли сверх плана более девяти тысяч тонн грузов для фронта и тыла.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 12 февраля)

В течение 12 февраля наши войска, ведя упорные бои с противником, продвинулись вперед и заняли несколько населенных пунктов. Немецкие войска несут тяжелые потери в технике и особенно в живой силе.

За 11 февраля сбито в воздушных боях 13 и уничтожено на аэродромах 4 немецких самолета. Всего за этот день уничтожено 17 самолетов противника. Наши потери — 8 самолетов.

За 11 февраля частями нашей авиации уничтожено и повреждено 6 немецких танков, 3 полевых орудия, 260 автомашин с войсками и грузами, 225 повозок с боеприпасами, 2 зенитно-пушечных точки, подожжен один железнодорожный эшелон, разбито 13 железнодорожных вагонов и две цистерны, рассеяно и частью уничтожено три батальона пехоты противника.

Кавалеристы-гвардейцы части, которой командует тов. Плиев (Западный фронт), ворвавшись в сильно укрепленный район противника, овладели рядом вражеских блиндажей и захватили немецкое орудие и 4 пулемета. На другом участке фронта бойцы подразделения тов. Степанова выбили немцев из двух населенных пунктов. Противник потерял убитыми 130 солдат и офицеров.

Наши части, действующие на одном из участков Южного фронта, заняли два населенных пункта. В бою за один населенный пункт противник силой до двух батальонов пехоты при поддержке 20 танков пытался контратаковать наши части, но был отброшен с большими для него потерями. Нашими войсками захвачены 12 срудий, 12 минометов, 59 автомашин, 43 повозки с боеприпасами и уничтожено 3 танка. На поле боя осталось около 1000 трупов немецких солдат и офицеров.

Красноармейцы-лыжники подразделения лейтенанта Погонина зашли в тыл отступающей вражеской части и отрезали ей пути отхода. Все попытки немцев выйти из окружения были отбиты. Отважные лыжники уничтожили более 100 вражеских солдат и офицеров. Большая группа немцев сдалась в плен.

Партизанский отряд под командованием тов. М., действующий в одном из районов Сталинской области, обстрелял из засады итальянское пехотное подразделе-

ние. Оставив на поле боя 20 убитых, оккупанты бежали. Партизаны подобрали 15 винтовок, пулемет и более 1000 патронов. Через несколько дней бойцы этого отряда забросали гранатами итальянский обоз и уничтожили 6 подвод с боеприпасами. Потери итальянцев — 12 убитых солдат.

Пленный солдат 5 роты 506 полка 291 немецкой пехотной дивизии Альфред Фортанц рассказал: «В связи с отступлением немецких войск всюду чувствуется растерянность, царит неразбериха. Приказы поступают самые противоречивые, командиры не знают, что делать. Наш полк все время в боях. Мы истекаем кровью. С октября месяца наша рота получала ряд подкреплений и потеряла 250 человек. Солдаты мечтают получить так называемый «хейматшусс» — «выстрел на родину», т. е. легкое ранение. Солдаты передают друг другу следующее заявление командира 6 роты лейтенанта Кау, сделанное им майору: «Бессмысленно продолжать войну, имея такие потери».

Захваченный в плен на Южном фронте фельдфебель 4 роты 369 полка 100 пехотной дивизии Йоганн Маленица показал: «369 полк состоит из молодых хорватов, насильно мобилизованных немецкими и хорватскими гитлеровцами. Численный состав полка сильно сократился еще до того, как он был введен в бой. Многие солдаты обморозили себе руки и ноги. В 4 роте из 202 человек осталось только 110. Хорваты не желают проливать кровь за немцев. Из нашей роты уже дезертировало 20 человек».

Колхозники ныне освобожденного от немцев села Борисова, Можайского района, составили акт о чудовищных преступлениях фашистских оккупантов. Гитлеровцы расстреляли 23 колхозника и 58-летнего сельского врача С. А. Припускова. В числе расстрелянных: 60-летний председатель колхоза Я. П. Перфильев и его 15-летний сын Виктор, 62-летний почтальон И. П. Шурупов, 70-летний колхозник С. К. Потков, 60-летний инвалид Н. И. Новоселов и другие престарелые граждане.

На текстильных фабриках в городе и районе Хеймница (Германия) в связи с нехваткой рабочей силы стал широко применяться детский труд. 11—13-летних подростков предприниматели заставляют работать по 12 часов в день.



Машинист депо Тюмень тов. П. Г. ТИМКИН по-лунински ухаживает за паровозом, водит тяжеловесные поезда с высокой технической скоростью. Фото В. Лежнина.

НЕ УСПОКАИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

Все организации ВЛКСМ нашей да за январь была равна в группе широко обсудили письмо комсомольцев автозавода имени Сталина. Молодежь Свердловского отделения горячо откликнулась на этот призыв автозаводцев и ответила конкретными боевыми делами. На станции Шарташ комсомольцы создали молодежную бригаду маневрового паровоза, которая обязалась не иметь ни одной задержки поезда и своевременно развозить местный груз. Свои обязательства бригада выполняет с честью.

Паровозники депо Свердловск-пассажирская обязались овладеть лунными методами работы и приобрести слесарный навык. Комсомольцы и внесоюзная молодежь станции Свердловск-сортировочная формируют поезда на 20 минут быстрее нормы. На станции Асбест организованы курсы дежурных по станции, где обучается 6 комсомольцев во главе с секретарем комитета тов. Лисовой.

Молодые железнодорожники стали на вахту имени XXIV годовщины Красной Армии, готовые встретить ее новыми производственными победами. Коллектив работников Свердловского вагонного участка проявил замечательную инициативу, решив своими силами, из своих средств, построить вагон-ремонтный поезд в подарок железнодорожникам фронтного Н-ского узла Калининской дороги. Комсомольцы, обсудив этот вопрос, решили оборудовать вагон-клуб и библиотеку. Комсомольцы оборудуют образцовый культурный поезд Свердловск — Богословск, а молодежь вагонного участка принимает участие в постройке поезда-бани для фронта.

Комсомольско-молодежная группа автоматного цеха объявила себя воинским подразделением. Средняя производительность тру-

де 230 проц.

Коллектив станции Свердловск-пассажирская готовит для одной из станций Калининской дороги 5 стрелочников и составительскую бригаду. Комсомолка — стрелочница тов. Ильиных обучает сейчас трех девушек.

По инициативе молодежи и комсомольцев депо Свердловск-сортировочная организована колонна паровозов имени 3-й гвардейской дивизии. Это мероприятие поддержали также комсомольцы электродепо. Здесь создаются две колонны электровозов.

Однако, несмотря на некоторые положительные результаты работы, в ряде комсомольских организаций обязательства выполняются формально. Так, например, в организациях узла Свердловск-пассажирская и Свердловск-сортировочная из 600 комсомольцев индивидуальные обязательства имеют только 496 человек. Из 11 комсомольских групп станции Свердловск-пассажирская только две состоят из двухсотников. Узловой комитет не ведет борьбы за увеличение числа двухсотников.

Большое значение в период войны имеет подготовка работников массово-производственных профессий из числа женских кадров. Однако в комсомольской организации вагонного участка Свердловск-сортировочная ни одна девушка не овладела второй профессией. Из 162 девушек, работающих в различных конторах, — 107 нигде не обучаются.

Готовясь к XXIV годовщине Красной Армии, комсомольцы нашего отделения не должны успокаиваться на достигнутых положительных результатах, а еще больше улучшать работу во всех организациях и группах.

НЕИЗВЕСТНЫХ — пом. нач. политотдела Свердловского отделения по комсомолу.

В политотделе дороги

На днях на оргсовещании политотдела дороги были заслушаны и обсуждены доклады работников трансторгпита и совхозов по вопросу организации общественного питания и бытового обслуживания железнодорожников. На совещании выяснилось, что многие руководители районных контор не занимались налаживанием общественного питания на узлах и отделениях.

Безобразно поставлено обслуживание питанием железнодорожников на Тагильском отделении. Столовые на станции Смычка работают плохо. Большая перегрузка, нет графика очередности, не хватает ложек, вилок, посуды. Качество обедов плохое. Заместитель начальника райконторы Дунаев вместо того, чтобы рассказать совещанию какие меры приняты к устранению этих безобразий, к упорядочению работы столовых, попытался общими фразами прикрыть свою бездеятельность, создать видимость благополучия.

Не лучше обстоит дело и на Егоршинском отделении. Здесь укоренились иждивенческие настроения. Ждут когда что-то привезут, что-то дадут. Сами же руководители конторы трансторгпит заготовок своими силами почти не делают. Качество питания в столовых также плохое.

Характерным недостатком в работе почти всех районных контор, совхозов, столовых является отсутствие инициативы и поворотливости руководителей в организации общественного питания. Люди, ответственные за столь важное дело, свыклись с безобразиями, не реагируют на требования и жалобы трудящихся. Таким пороком страдают и руководители треста (начальник тов. Верхотурцев).

Вместо конкретного и делового руководства, четких и ясных ука-

заний, на линию посылались письма «товарищеские письма» с ненужными советами. Большие промахи допущены и в планировании. По некоторым конторам и совхозам в планах, спущенных из треста, был почему-то сделан крен в сторону увеличения зерновых культур, а не овощей. Слишком мало сделал трест в организации подсобных хозяйств: рыболовство, охота.

Политотдел дороги принял соответствующее решение по улучшению общественного питания.

ГРУЗЯТ ЛИ НА ЕГОРШИНСКОМ ОТДЕЛЕНИИ?

Погрузка металла, угля, руды, леса, быстрое продвижение их на заводы, обслуживающие нужды фронта и тыла, — одна из основных задач, которую решают сейчас железнодорожники. Однако, если судить по страницам егоршинской газеты «За здоровый транспорт», можно прийти к выводу, что на Егоршинском отделении занимаются чем угодно, только не погрузкой. Из восьми номеров газеты, вышедших в январе, только в одном есть небольшая заметка о погрузке леса на станции Копалуха.

Мало занимается «За здоровый транспорт» вопросами погрузки, не распространяет передовой опыт, не вскрывает недостатков. Станция Егоршино перевыполнила месячный план погрузки угля, дала промышленности сверх плана десятки вагонов драгоценного топлива. Большое достижение! Почему бы газете не показать опыт егоршинцев, не перенести его на другие участки?

Много на отделении и недостатков. Январский план погруз-



Начальник станции Заводско-Усковская тов. Г. Н. ПОЗДНЯКОВ обеспечивает четкую и безаварийную работу станции.
Фото В. Лемнина.

Женщины помогают на снегоборьбе

Жены железнодорожников станции Верхняя и жены красноармейцев принимают активное участие в снегоборьбе. Т.т. Боброва, Варламова, Казанцева, Кулакова выполняют нормы на очистке путей от снега от 120 до 165 процентов. Женщины помогают путейцам, не считаясь со временем, — днем и ночью.

Ежедневно выходят на снегоборьбу и домохозяйки города Верхняя Тура. Их бригадой, в которую входит 45 женщин, руководит жена председателя городского совета тов. Соколова.

Ф. КОПТЕЛОВ — дорожный мастер Верхотурской дистанции пути.

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Новыми производственными подарками отмечает коллектив Гороблагодатского вагонного участка XXIV годовщину Красной Армии. Столяр тов. Граматчиков, выполнив январский план на 409 процентов, в феврале работает с еще большим подъемом. Производительность труда кузнеца тов. Шибанова за прошлый месяц — 471 процент.

С каждым днем множатся ряды вагонников — двухсотников. Если в декабре их было 46 человек, то в январе уже 62. Все рабочие вагонного участка выполняют свои нормы.

ПИГАЛЕВ — председатель месткома вагонного участка.

ВМЕСТО ОБЗОРА ПЕЧАТИ

ГРУЗЯТ ЛИ НА ЕГОРШИНСКОМ ОТДЕЛЕНИИ?

ки не выполнен, стране недоделано несколько сот вагонов леса, руды, зерна, металла. Это — поражение для коллектива отделения! Газете политотдела следовало бы проанализировать положение, вскрыть причины срыва погрузки, разоблачить конкретных виновников, организовать боевое соревнование железнодорожников с клиентурой с тем, чтобы перекрыть недовыполнение. Но все это проходит мимо газет. Занимаясь второстепенными делами, она забывает о главном, — о выполнении плана погрузки.

Не лучше выглядит и егоршинская газета «Сталинский локомотив» (Н. Тагил). Главное сейчас на отделении — это развоз местного груза и выгрузка его. Работа на этом участке серьезно отстает. Задание по выгрузке на отделении еле выполняется на 50 процентов, а в ночное время работа почти замирает. На станциях Смычка, Вагонзавод, на предприятиях города простаивают сотни вагонов, требующих срочной разгрузки. Но все это ничуть не вол-

НА СТЫКЕ ДВУХ ОТДЕЛЕНИЙ

С некоторых пор станция Баженово стала барьером на пути продвижения поездов с Камышловского на Свердловское отделение. 11 января, например, литерный поезд 13 часов простоял на разезде Шиполово по неприятию станцией Баженово. По этой же причине поезд № 51 простоял 25 января около 20 часов. 2 февраля срочный отправительский маршрут был задержан на 1 час 14 минут. 9 февраля около семи часов простоял санитарный поезд. И так изо дня в день задерживается продвижение срочных грузов.

Летят на ветер десятки тонн драгоценного топлива, непроизводительно сжигаемого в паровозных топках. В военных условиях это тяжчайшее преступление. Но все это не вызывает чувства тревоги ни у начальника станции тов. Фролова, ни у руководителя Свердловского отделения.

Станция Баженово стоит на стыке двух отделений — Камышловского и Свердловского. Здесь, как в зеркале, отражаются коренные недостатки их работы, бесплановость и неслаженность в организации движения поездов, отсутствие взаимопомощи, неумение четко решать вопросы.

Вот как выглядела работа станции 10 февраля. Накануне ночью машинисты Голендухин и Рысев допустили разрыв составов, задержав движение поездов на Камышловском отделении. К утру, наверстывая упущенное, диспетчер тов. Миронов подвел к Баженово целую пачку поездов. Вскоре на Свердловском отделении создалась «пробка». На участке Баженово-Шарташ выстроилось в очередь большое количество поездов нечетного направления. В Баженово также все пути были заняты составами.

Поезд № 63, который вел главный кондуктор тов. Ильиных, два с половиной часа стоял в Шиполово и пять часов в Баженово. Поезд № 57, который сопровождал главный кондуктор тов. Полуктова, простоял 12 часов. Машинист тов. Заостровских сжог на стоянках более трех тонн угля.

Главные кондукторы обращались по селектору к диспетчеру Свердловского отделения тов. Бульхину, прося его ускорить отправление поездов. Но он неизменно отвечал: — «отправить не могу — некуда принимать».

Поезда четного направления следовали без задержки, часам к четырнадцати дежурному по станции тов. Попову удалось отправить и нечетные поезда. Все пути, за исключением одного, были свободны. Поезда с Камышловского отделения стали приниматься без задержки. Но

тут снова начался пачковый подход поездов с обоих направлений. Диспетчеры стремились до конца суток сдать больше поездов. Снова на станции скопилось много товарных поездов, которые вскоре были «прижаты» следовавшими друг за другом пассажирскими. Прием поездов снова затруднился. В итоге за дежурство тов. Попова задание по приему и сдаче поездов не выполнено. Ни один поезд не проследовал по графику, простой вагонов превысил норму.

Главное, что мешает нормальному движению нечетных поездов на участке Баженово-Свердловск — это плохой прием их Свердловским узлом. Станция Свердловск-сортировочная не справляется с переработкой составов нечетного потока. Камышловцы законно требуют от начальника Свердловского отделения движения и других командиров, чтобы они навели порядок на Свердловском узле и обеспечили равномерный прием поездов.

Справедливое требование! Но и работники Камышловского отделения не только не помогают выправить работу Свердловского узла, а наоборот, мешают. На отделении укоренилась практика прицепки вагонов для Баженово, Шарташа и других станций Свердловского отделения к транзитным поездам. Это засоряет участок и задерживает продвижение транзитных составов. В ночь с 1 на 2 февраля смена дежурного по станции Баженово тов. Пункова была вынуждена перерабатывать из-за этих прицепок все поезда, принятые с Камышловского отделения.

Что делают Камышловские диспетчеры для помощи Свердловскому узлу? Старший диспетчер тов. Шихалев смог привести лишь один пример из практики диспетчеров, когда на участке из разборочных поездов был сформирован прямой, направлением на Киров, без обработки в Свердловск-сортировочной. Этого, конечно, далеко недостаточно. Требуется серьезная перестройка и в работе свердловских диспетчеров, особенно по улучшению информации о разложении составов. Информация эта часто не отличается точностью.

По-иному должен работать и коллектив станции Баженово. Нельзя терпеть такое положение, когда простой транзитных вагонов почти в восемь раз превышает установленную норму.

Движение поездов нечетного направления на Камышловском и Свердловском отделениях внушает тревогу. Здесь главный корень плохой работы всей дороги. За ликвидацию «баженовской проблемы» должны всерьез взяться служба движения, партийные организации и политотделы Свердловского и Камышловского отделений.

Г. ЮРИН.

УПОРЯДОЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

Пассажирское движение на дороге организовано плохо. Во многих поездах, особенно местного назначения, вагоны не отапливаются. В таких случаях контролеры поездов составляют акты, но положение не меняется.

Мало того. График пассажирских поездов нарушается почти ежедневно. Иногда поезда совершенно отменяются. Так было в январе с поездом № 501, хотя все билеты на него были проданы. Тогда же произошел и такой случай. Поезд № 19 должен был отправиться в 3 часа 19 минут. Отправление задержалось. Дежурный по парку ответил:

— Машинист заявил отъезд. Между тем выяснилось, что машинист был готов к поезду и ждал, когда его вызовут.

Н. Ч.

И. о. ответственного редактора
П. А. МАРКОВ.