

# ПУТЕВКА

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

№ 38 (2169) | Воскресенье, 15 марта 1942 г. | Год издания 9-й | Цена 10 коп.

Товарищи железнодорожники!

Вступайте в предмайское

социалистическое соревнование.

Боевыми делами крепите

связь тыла и фронта.

## Задачи рационализаторов и изобретателей

Великая Отечественная война потребовала от советского народа напряжения всех сил, мобилизации всех ресурсов. За время войны трудящиеся создали и значительно укрепили фонд обороны родины, вложив в него свой самоотверженный творческий труд.

Огромный вклад в этот фонд сделали наши рационализаторы и изобретатели. Их живая инициативная мысль повседневно работает над тем, как бы лучше использовать местные ресурсы, рационализировать технологический процесс производства, сэкономить время, средства и материалы. Только за один 1941 год рационализаторские предложения дали 666 тысяч рублей экономии.

Творческая инициатива новаторов техники не знает предела. Вскрывая еще неиспользованные резервы, они все более укрепляют экономическую мощь железнодорожного транспорта. Еще в январе по инициативе инженеров электродепо Свердловск-сортiroвочная тт. Азова и Чащина рационализаторы и изобретатели дороги начали вносить свои предложения в фонд обороны страны. Они подошли к этому делу со всей серьезностью, принявшись за разрешение наиболее важных задач, стоящих сейчас перед нашей дорогой.

Одним из значительных вкладов изобретателей и рационализаторов в фонд обороны страны явилась работа по изысканию заменителей дефицитных материалов.

На Свердловском узле при содействии работников Академии наук был найден заменитель шамотного кирпича, употребляемого для кладки сводов паровой топки. Трудно переоценить значимость этого нововведения. Здесь же на узле произведены опытные отливки сальниковых колец Кинга из свинцовистой бронзы. Опыты дали положительные результаты.

Изыскивая новые материалы, удешевляя и ускоряя их изготовление, рационализаторы и изобретатели дороги работают над усовершенствованием уже имеющихся приборов и аппаратов, облегчая труд железнодорожников, улучшая технологию производства. Уже в 1942 году поступило шесть предложений, связанных с организацией движения поездов. Среди них — улучшение работы станций Камышлов, Еланский, Преселок, развитие путей ст. Смычка.

Именно сюда, на разрешение этих задач необходимо направить творческую инициативу наших рационализаторов и изобретателей. Но дело в том, что эти шесть ценных предложений все еще находятся на рассмотрении в службе движения и далеки от реализации. Кстати, следует сказать, что и в прошлом году руководители службы относились к рационализаторским предложениям не лучше.

Новаторы техники вправе требовать настоящего к себе внимания, а также руководства. Передовые из них тт. Цикунов, Прохвирнов, Колеватов, Симонов, Мезенин, Петухов и другие сделали многое для нашей дороги. Труд новаторов техники является значительным оборонным резервом транспорта. Долг партийных и профсоюзных организаций — вернуть боевое социалистическое соревнование рационализаторов и изобретателей за усовершенствование передового стахановского опыта, за увеличение пропускной способности дороги.

## Кривонососовскую скорость — поездам особого назначения

### Железнодорожники станции Шарташ включились в предмайское соревнование

В дневное дежурство 13 марта смена маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Семейкина добилась отличных показателей в работе. Составитель тов. Семенов сформировал прямой поезд на Н.Тагил без обработки на станции Свердловск-сортiroвочная. Составитель тов. Гусев и сцепщик тов. Перфирьев обеспечили прицепку всех транспортов к поездам. Составители тт. Пусенков и Отмахов своевременно подали местный груз к фронтам выгрузки. Старший весовщик тов. Чудинов добился перевыполнения задания по погрузке. Четко работали осмотры вагонов тов. Хомутов и автоматчик тов. Рушенцев.

Вечером, подводя итоги работы, смена решила включиться в предмайское социалистическое соревнование.

Тут же обсудили и взяли на себя социалистические обязательства: ускорить формирование и продвижение поездов, полностью отправлять транспорты как своей погрузки, так и транзитные, в порядке помощи узлу формировать прямые поезда на Тагильское отделение, а также поезда, идущие на Южно-Уральскую дорогу через Дружинино. На соревнование за достойную встречу 1 мая коллектив смены вызвал смену маневрового диспетчера тов. Ускова, которая вызов приняла. Железнодорожники станции Шарташ по-боевому взялись за выполнение своих обязательств.

**М. АСТАФЬЕВ** — секретарь партбюро станции Шарташ.

### Ответ богословцев горнякам и железнодорожникам Егоршино

В ответ на вызов горняков Егоршинского угольного бассейна и железнодорожников станции Егоршино — соревноваться за увеличение добычи и погрузки угля для черной металлургии, горняки и железнодорожники Богословска пишут:

«С чувством радости прочли и обсудили мы ваше письмо о достижениях и успехах по обеспечению промышленности углем — этим насущным хлебом металлургии и энергетик.

Мы отдаем себе отчет, что каждый день великой Отечественной войны требует от нас увеличения поставок угля как для старейших, так и для эвакуированных предприятий, выполняющих заказы фронта. Принимая ваш вызов на социалистическое соревнование, мы примем все меры к тому, чтобы все больше и больше давать угля, выполнить с честью клятву, данную в новогоднем письме товарищу Сталину».

Железнодорожники станции Богословск в соревновании с егоршинцами взяли на себя обязатель-

ства выполнить план погрузки первого квартала досрочно к 28 марта, сократить простой вагонов на полтора часа ниже нормы, быстрее установленного времени формировать поезда и отправлять их точно по графику. Бесперебойно обеспечивать погрузку угля порожними вагонами, своевременно развозить местный груз.

Горняки треста «Богословуголь» обязались соревноваться с угольщиками Егоршино, ликвидировать отставание каждого разреза и закончить выполнение плана первого квартала по добыче угля и по подготовительным работам к 28 марта. Снизить себестоимость угля на 5 проц., поднять производительность труда на 10 проц. Снизить простой вагонов под грузными и техническими операциями на 10 проц., полностью отправлять уголь маршрутами, сократить на одну треть время под транспортными операциями по обработке вагонов НКПС.

Письмо подписали железнодорожники станции Богословск и горняки треста «Богословуголь».

### Дорогу грузам черной металлургии

#### ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ДЕКАДУ

На днях состоялось дорожное селективное совещание по вопросу обеспечения перевозок грузов черной металлургии. В работе совещания приняли участие заместитель наркома черной металлургии тов. Меркулов, секретарь Свердловского областного комитета ВКП(б) тов. Назовов.

Что же показали итоги работы за первую декаду марта?

Там, где по-большевистски боролись за выполнение заданий, успех налицо. Перевыполнила план погрузки руды станция Анатольская, флюсов — станция Мурзинка, по металлу — станция Свердловск-товарная. Хорошо справились с погрузкой металло-

лома Тюменское, Надеждинское и Егоршинское отделения.

Однако эти положительные факты работы отдельных хозяйств далеко еще не обеспечивают успех дороги в целом.

Наша дорога не справляется с погрузкой и перевозкой грузов Наркомчермета. Сорвали планы погрузки огнеупоров станция Подволошная, флюсов — станция Кунар. Неудовлетворительно идет погрузка металла на станция Смычка.

Подводят железнодорожников Благодатское и Высокогорное руководство. Здесь плохо организована погрузка, подолгу простаивают вагоны.

## От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 13 марта)

В течение 13 марта наши войска продолжали наступательные бои против немецко-фашистских войск и продвинулись вперед. На некоторых участках фронта противник переходил в контратаки, которые были отбиты с большими для противника потерями.

За 12 марта уничтожено 24 немецких самолета. Наши потери — 7 самолетов.

В течение 12 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено около 110 автомашин с войсками и грузами, 65 повозок с боеприпасами, 39 орудий, 12 зенитно-пулеметных точек, 23 миномета, взорвано 2 склада с горючим и 1 склад с боеприпасами, разбито 15 железнодорожных вагонов, рассеяно и частично уничтожено 2 батальона пехоты противника.

Наша часть под командованием тов. Иовлева (Западный фронт) за последние дни освободила от немцев 11 населенных пунктов. Враг понес большие потери. Среди захваченных трофеев 3 легковых и 12 грузовых автомашин, 2 орудия, 3 пулемета, трактор, 4 кухни, 20 км телефонного кабеля и другое военное имущество. На другом участке балка гвардейская часть уничтожила немецкую минометную батарею, 4 орудия, 5 пулеметов и несколько подвож с войсками грузами. На поле боя осталось свыше 100 вражеских трупов.

Наши бойцы, действующие на одной из участков Ленинградского фронта, в течение одного дня разрушили 39 блиндажей и землянок, уничтожили 8 немецких танков, 10 орудий, 3 миномета и 3 автомашины с военным грузом. Огнем артиллерии подавлено и уничтожено 5 вражеских артиллерийских и 6 минометных батарей. На поле боя противник оставил свыше 500 трупов, 8 орудий, 38 пулеметов, 360 ящиков ружейных патронов и 2000 мин. Взяты пленные.

Преодолевая упорное сопротивление противника, наши части, действующие на одном из участков Юго-Западного фронта, заняли два населенных пункта и захватили 10 немецких орудий, 4 миномета, 5 радиостанций, склад боеприпасов, большое количество винтовок и другого оружия. На улицах селения осталось много трупов вражеских солдат и офицеров. Взяты пленные. На другом участке наши бойцы захватили в плен 250 солдат противника. Пленные сообщили, что перед наступлением ряд солдат был расстрелян офицерами за отказ идти в бой.

Часть, которой командует тов. Кащеев (Северо-Западный фронт), разгромила вражеский гарнизон и заняла один населенный пункт.

На подступах и улицах селения противник оставил более 270 трупов солдат и офицеров. Захвачены 50 автомашин с различным грузом, 150 велосипедов, 12 мотоциклов, 4 орудия, склады с боеприпасами и продовольствием.

Зенитный расчет, которым командует тов. Пеньков, сбил в течение нескольких дней два немецких бомбардировщика.

Партизанский отряд под командованием тов. К., действующий в одном из районов Ленинградской области, оккупированных немцами, организовал взрывы железнодорожного полотна в момент прохождения немецких воинских эшелонов. Два немецких поезда, груженых танками, артиллерией и войсками, разбиты в щепы.

Пленный солдат 9 роты 55 полка 17 пехотной дивизии Артур Фрис сообщил: «Я прибыл на Восточный фронт в конце января 1942 года и пробыл в бою всего 8 дней. За это время из 48 человек в нашей роте убито и ранено 30 человек. В связи с такими огромными потерями настроение солдат резко упало. Большинство из нас — солдат пополнения — люди в возрасте от 30 до 40 лет. Обучены мы очень плохо. Меня, например, научили кое-как стрелять из винтовки. С другим оружием я обращаться не умею. В эшелоне, с которым я приехал в Россию, почти все были солдаты, имевшие освобождение от военной службы, как работавшие на военных предприятиях. Теперь все отсрочки отменены, и они попали на фронт».

Среди бумаг, подобранных на поле боя, найдено письмо командира 3 батальона 415 полка 123 немецкой пехотной дивизии оберлейтенанта Сиверса — командира бригады «СС» Кристенсен. Сиверс в письме пишет: «Русские лучше и надежнее обмундированы для зимы, чем мы. У них два вида обмундирования: для лета и для зимы! Трудности походов они переносят лучше нас. Командиры храбры и располагают большим опытом. Как обстоит дело у нас? Нет уже в живых большей части наших старых солдат и офицеров и почти всех младших командиров. Русские предпринимают массированные удары артиллерии, танков и авиации. Сплошной линии фронта нет, повсюду опорные пункты под постоянной угрозой нападения партизан и отборных истребительных отрядов. У нас большие потери, в том числе среди таких солдат, которых невозможно заменить. Нет транспорта для эвакуации раненых. Никакого покоя, никакого питания. Так обстоит дело у нас. Конечно, мы все устали, обоживели и покрылись грязью».

## Партийная жизнь

### Политическая работа в ночных сменах

Работа железнодорожников в ночное время требует от них особой бдительности и внимательности к порученному делу, по обеспечению безопасности движения поездов, к охране железнодорожных объектов и имущества. Нужно помнить, что германский фашизм, взбешенный неудачами на фронте, засылает в наш тыл шпионов и диверсантов, которые могут использовать малейшее ослабление бдительности наших людей для своей подрывной деятельности.

Наша партийная организация станции Богданович провела ряд чисток и бесед, глубоко разъяснив железнодорожникам передовую «Правды» от 20 февраля «Еще выше революционную бдительность». Агитаторы на конкретных примерах показали недопустимость разболтанности, ослабления бдительности. Чтец - беседчик тов. Контеев, беседуя с работниками своей смены, сказал:

— В помещении дежурного по станции и в технической конторе часто бывают посторонние люди. Наши работники в их присутствии передают различные сведения, это может привести к нехорошим последствиям. Нужно прекратить эту разболтанность.

Не ограничиваясь беседами, партийная и комсомольская организации провели несколько рейдов проверки работы ночных смен и охраны государственного имущества. Во время первого рейда коммунисты гг. Хорьков, Кузнецов, Бродовиков и другие обнару-

жили такие факты: компрессорщик Ляпустина спала во время дежурства. В конторе дистанции пути, а также и на конном дворе не оказалось охраны. В конторе путевого околотка спал сторож, и участники рейда сняли телефон дорожного мастера.

Особенно беспечно вели себя работники станции. Стрелочники Турыгина и Кузнецова ушли в будку, оставив на путях сигнальный фонарь. Стрелочница Ремезова дежурила без петард.

Партийная организация мобилизовала железнодорожников на усиление революционной бдительности. Мы наладили общественную охрану объектов. В последующие проверки недостатки в работе ночных смен встречались значительно реже.

Большое внимание работе ночных смен стали уделять командиры. Начальник станции тов. Гезенко сам дает задания ночным сменам, инструктирует работников и проверяет, как выполняются его распоряжения. Чаще всего он сам дежурит вместе с ночной сменой, помогая устранять возникающие затруднения.

В результате всего этого работа ночных смен значительно улучшилась. В ночь на 7 марта, например, смена дежурного по станции тов. Пургина выполнила задание по пропуску поездов и сменный план погрузки. Стрелочники гг. Казанцев и Лоскутов обеспечили четкое и быстрое приготовление маршрутов.

**С. БАЛАБАНОВ** — секретарь партбюро станции Богданович.

### Совещание култактива

На днях на Свердловском узле проходило совещание култактива — председателей култакмиссий местных комитетов, заведующих красными уголками, редакторов стангазет и участников кружков художественной самодеятельности.

Выступавшие на совещании критиковали райком союза за плохое руководство култакучреждениями. Многие красные уголки закрыты или свернули свою деятельность. Председатель местного станции Свердловск-сортiroвочная тов. Бажутин совершенно запустил культурно-массовую ра-

боту и даже не заботится об столении помещения красного уголка. На станции распевают частушку:

Вечер был, сверкали звезды,  
В уголке мороз трещал,  
Отеплить его Бажутин  
Только в мае обещал.

Участники совещания обменялись опытом работы. Председатель культурно-массовой комиссии станции Шарган тов. Шишкина вместе с активом прирела красный уголок в порядок. Здесь проводятся лекции, демонстрируются кинофильмы, работают кружки самодеятельности.

### Планирование в ремонте паровозов

Отсутствие точного планирования приводит к ухудшению качества работы, ко всевозможным недоделкам при ремонте паровозов.

Загляните утром в механический цех. Слесари, бригадиры, мастера со всего депо сбегаются сюда и требуют каждый свое, умоляют поскорее закончить работу, так как «время уходит». В таких условиях детали делаются недоброкачественно, а бригадир или мастер цеха не имеет возможности проверить.

Механический цех заваливает заказами, не считаясь ни с какими планами. А план этот должен быть четким, твердым, определенным. В связи с этим мне хочется сделать несколько предложений по вопросу о планировании. Все они сводятся к тому, чтобы создать стройную систему работы, обеспечивающую высокое качество ремонта локомотивов комплексными бригадами.

Заказы по циклу малой промывки должны быть сданы к 9 часам утра с таким расчетом, чтобы к 13 часам были уже выполнены. По циклу большой промывки сдачу заказов можно продлить до 10 часов утра, а выполнение их — до 14 часов дня. После указанного срока заказы не должны приниматься. Это поднимает ответственность паровозников за простой машин в ремонте.

В 12 часов утра механический цех принимает заказы подсобных цехов и выполняет их в течение 6 часов.

Заказы подемочного цеха принимаются с 16 до 18 часов. На их выполнение должно быть затрачено не более 8 часов.

Мастер котельного цеха заказы по промывочному ремонту делает к 9 часам утра, а к 12 часам — для второй смены. Вторая смена делает заказы по циклу малой промывки к 21 часу и по циклу большой — к 22 часам.

С 24 часов механический цех должен выполнять заказы по подемочным работам. Кроме того, у него дважды в сутки — с 18 до 21 часа и с 7 до 9 часов утра — остается время для пополнения запасов кладовой деталями.

Вполне понятно, что этот примерный план, предложенный мною, требует уточнений. Поэтому я прошу работников паровозных депо дороги высказать свое мнение через газету «Путевка».

**А. ШАНАУРИН** — приемщик паровозов НКПС депо Тюмень.

### Всемерно механизировать погрузку и выгрузку леса

Наша дорога перевозит большое количество лесных грузов. Поэтому совершенно очевидно, какое значение имеет рационализация их погрузки и перевозок. Это особенно важно сейчас, когда мы боремся за всемерное использование всех ресурсов и возможностей, за строжайшую экономию средств и материалов.

#### Беспровладочная погрузка бревен

Одной из значительных рационализаторских мер в погрузке и перевозке леса является беспровладочная погрузка бревен на платформы. Применяемый нами метод прокладки бревен устарел, как невыгодный в экономическом отношении. Грузоподъемность 2-осных платформ используется в данном случае только на 70—75 процентов, а 4-осных и того меньше, так как прокладки занимают много места.

Обычно на платформу укладываются 8 рядов бревен, а значит семь пар прокладок, что равняется двум рядам бревен. Кроме того, между прокладками и бревнами образуются пустоты, что также в общей сложности равно одному ряду.

Помимо этого прокладочный метод погрузки требует подсортировки бревен, а это приводит к огромным затратам средств, исчисляющихся ежегодно в миллионах рублей. Да и сама древесина, употребляемая на прокладки, также расходуется неэкономно.

Применение прокладочного метода при малейшем толчке постоянно вызывает сдвиги, перекосы, поломку стоек. Только на одной станции Свердловск - сортiroвочная приходится ежедневно устранять коммерческий брак в 20 и более вагонов. Вполне понятно, как это отражается на движении поездов, использовании пропускной способности дороги.

Между тем на большинстве дорог мира давно применяется способ беспровладочной погрузки бревен. Несколько подобных опытов было проведено на дорогах сети и они целиком себя оправдали. Грузоподъемность платформ использовалась на 95—100 процентов. Сдвигов и перекосов груза в пути не было.

Есть все основания для того, чтобы использовать новый для нас метод на нашей дороге. Тем более, что его применение даст возможность резко сократить количество подвижного состава, предоставляемого под погрузку леса.

#### Выгрузка шпал краном

Не меньшее значение имеет и выгрузка шпал краном, тем более, что погрузка их на шпалопропиточных заводах производится именно при помощи кранов. Разгрузка вагонов вручную обрывает их на длительные простои. Само собой разумеется, что простоят и краны, употребляемые для погрузки. Это крайне нерационально.

Тов. Петухов является автором метода пакетной погрузки леса, — метода хорошо известного на лесных станциях нашей дороги. В настоящей статье тов. Петухов поднимает интересные и важные вопросы. Руководители грузовой

Мы все еще не научились максимально использовать механизмы.

Для того, чтобы использовать краны на выгрузке шпал из вагонов необходимо несколько изменить метод погрузки. Требуется только положить по прокладке на середине высоты каждого штабеля шпал, чтобы создать щель для подвода троса.

По этому поводу имеется специальное указание грузового управления НКПС, но несмотря на это выгрузка шпал из платформы краном на нашей дороге не проводится в жизнь.

#### Механизация погрузки бревен

Если на шпалопропиточных заводах применяется способ механизированной погрузки шпал, то механизация при погрузке бревен не находит еще своего применения на лесных станциях нашей дороги. А ведь давно уже пора применять краны, штабелеры и другие механизмы.

Дело это не такое уж сложное и дает большую экономию средств и сил. Для укладки бревен на платформы кранами нужно устроить вдоль погрузочного пункта специальные колодезники, куда и укладывать бревна рядами, равными по ширине расстоянию между стоек платформ.

Основное преимущество такого способа предварительной подготовки бревен для погрузки краном очевидно. Заполнение колодезников бревнами производится накатыванием их из штабеля вниз по наклону, а все последующие операции погрузки производятся при помощи крана.

Грузовая служба дороги уже заключила договоры с некоторыми лесными предприятиями на погрузку бревен механизированным способом. Но к осуществлению его еще не приступили, так как задерживается изготовление необходимых приспособлений. Речь идет о рамах, с помощью которых кран захватывает бревна из гнезд. Изготовление рам заказано дорожно-механической мастерской в Тюмени. Около трех месяцев мастерская не может выполнить такого незначительного заказа.

В ожидании рам не внедряется замечательный способ погрузки, при котором платформа нагружается бревнами в течение 20—25 минут; кроме того простаивают краны.

Кстати, это последнее вероятно неособенно волнует руководителей грузовой службы, так как на дороге продолжительное время стоят без движения бревнуоукладочные машины системы Болиндер, а также доскоукладочные механизмы.

Забора об использовании механизмов, о рационализации погрузки и перевозки лесных грузов — дело большое, важное. И пренебрегать им, особенно теперь, когда на учет берется все — время и средства — ни в коем случае недопустимо. Обстановка требует от нас экономии, мобилизации всех ресурсов, ускорения и улучшения работы всего транспорта, и мы должны это сделать.

**ПЕТУХОВ** — ревизор НКПС по механизации погрузочных работ.

#### ОТ РЕДАКЦИИ

Службы дороги давно должны заниматься рационализацией погрузочно-разгрузочных работ, претворить в жизнь ценные предложения, покончить с устаревшими методами перевозки лесных грузов.

Н. в. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

### Я СТАЛА ДОНОРОМ

В начале Отечественной войны я поступила на курсы медицинских сестер. Фашистские звери не дали мне окончить курс учебы. Они вторглись в наши родные места, и я с двумя детьми эвакуировалась на Урал.

Но и здесь, в глубоком тылу, я ни на минуту не забывала, что нужно помогать нашим братьям, отцам и сестрам, раненым в боях за отчизну. Я стала донором, и теперь регулярно отдаю свою кровь раненым бойцам Красной Армии. После дачи крови чувствую себя хорошо, это ничуть не отражается на моем здоровье. Я рада, что своей кровью помогаю защите отчизны.

Дорогие сестры железнодорожницы! Вступайте в ряды доноров. Этим мы спасем здоровье и жизнь многих раненых бойцов, выполним свой долг перед Родиной.

**Е. СМЕРНОВА.**  
Ст. Кузино.



### ПЕРЕДВИЖНОЙ АГИТПУНКТ НА ЛИНИИ

Полтора месяца работал передвижной агитпункт дорпрофсожа на станциях Камышловского, Тюменского, Егоршинского и Кузнецкого отделений.

Проведена большая работа. Лектор тов. Галкович и другие работники агитпункта прочли ряд лекций об Отечественной войне и задачах железнодорожников, о международном положении. Проведено пять производственных вечеров. В Тюмени проведен вечер, посвященный лунинскому движению в паровозном депо, в Кузино — вечер единой смены диспетчера тов. Саутина и дежурного по станции тов. Глухова.

Проведено также несколько вечеров в общежитиях и на квартирах стахановцев. Особое живо прошел вечер в квартире машиниста-лунинца паровозного депо Камышлов тов. Иволина.

Концертная бригада агитпункта дала несколько концертов в клубов и красных уголках, а также в госпиталях для раненых бойцов Красной Армии. Выпускались фотоочерки, сатирические газеты. Большая помощь оказана клубам и красным уголкам.

За время рейса агитпункт обслужил культурно-массовыми мероприятиями десятки тысяч железнодорожников и членов их семей. В марте и апреле передвижной агитпункт побывает на Тагильском и Надеждинском отделениях.

**С. ЕВГЕНЬЕВ.**

### КРЕПЯТ ФОНД ОБОРОНЫ

Бойцы и командиры военизированной охраны станции Тюмень внесли в фонд обороны Родины 500 рублей наличными деньгами

и 24.470 руб. облигациями. Стрелок тов. Масин внес облигаций государственных займов на 1.200 рублей.

**Н. ПОПОВ.**