

# ПУТЕВКА

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

№ 42 (2173) | Воскресенье, 22 марта 1942 г. | Год издания 9-й | Цена 10 коп.

## Оживить агитационную работу на полевых станциях

Страстное большевистское слово агитатора есть одно из могучих средств политического воздействия на массы. Особое значение приобретает оно сейчас в дни отечественной войны, когда бойцы доблестной Красной армии гонят фашистские банды на Запад и освобождают советские города и села.

Наша агитация должна быть целеустремленной и всецело отвечающей интересам фронта. Нужно привести в действие все формы и методы полит-массовой работы. Это значит, что агитацию следует вести не только на узлах, но и на полевых станциях, в путевых казармах и будках обходчиков.

Где за это почетное и важное дело взялись с большой энергией и напористостью, где его поручили лучшим партийным и непартийным большевикам, там видны положительные результаты.

На разезде Винзели коммунисты тт. Лобов и Савчук организовали дело так, что агитацию среди железнодорожников ведут все командиры в своих сменах. По окончании работы они проводят беседы и читки газет. По инициативе этих же коммунистов на разезде был проведен воскресник, средства от которого пошли в фонд обороны.

Отличным агитатором является начальник ст. Колотутино член ВКП(б) тов. Гайсенон. Он сумел мобилизовать свой небольшой коллектив на работу без брака, воспитывает его силой личного примера.

Путеобходчик Тюменской дистанции пути тов. Оборина известна на разезде Ольховский не только как отличный производитель, но и как опытный агитатор. Отличные результаты в выполнении плана погрузки и выгрузки коллективом разезда Бахметский достигнуты при непосредственном участии агитатора.

ров—коммуниста тов. Гусева, комсомольца тов. Чеглакова и других.

Однако на нашей дороге есть еще станции и разезды, где политмассовая работа проводится беспланово, по-компанейски. На таких станциях, как Смычка, Поклевская, Хромпик и Билимбай агитация не в почете. Партийные работники и командиры видимо считают не обязательным повседневно заниматься этим важным делом и пустили его на самотек. Работой агитаторов не руководят и практической помощи не оказывают.

Политотделам отделений следует обратить внимание на этот участок, улучшить руководство агитаторами, оказывать им помощь и заботливо растить их. Инструкторы политотделов обязаны помочь молодым партработникам в составлении планов, разработке тематики бесед и докладов. Надо систематически инструктировать агитаторов и обобщать опыт их работы.

На полевой станции красный уголок — единственный культурный очаг. Пора наконец привести все красные уголки в образцовый порядок.

Агитвагоны и кинопередвижки подчас подолгу простаивают на узлах вместо того, чтобы чаще посещать далекие разезды и полевые станции. Профсоюзным организациям крупных узлов дороги следует взять шефство над красными уголками линейных станций.

Важнейшими вопросами, вокруг которых сейчас должна строиться вся агитационная работа, являются: быстрое продвижение поездов с грузами для фронта и заводов черной металлургии, внедрение лунинских методов работы, мобилизация внутренних ресурсов, развитие творческой инициативы масс в предмайском социалистическом соревновании и выполнение клятвы, данной товарищу Сталину.

## Железнодорожники горячо одобряют постановление партии и правительства

На Свердловском узле состоялся митинг в связи с постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) «О заработной плате поездных и маневровых бригад железнодорожного транспорта в военное время». Это постановление, имеющее большое значение для транспорта, было встречено всеми железнодорожниками с большим воодушевлением и вызвало новый производственный подъем.

Смена диспетчера тов. Зонина, собравшись для обсуждения постановления партии и правительства, взяла обязательство — значительно улучшить работу и обеспечить развоз местного груза по плану.

— Надо работать так, — сказал дежурный по горке ст. Свердловск-сортiroвочная тов. Козлов, выступивший на митинге, — что бы ни один поезд не был задержан на подходах, разбирать поезд сходу и перевыполнять нормы по роспуску составов.

Проведены собрания так же в паровозных депо. Машинист тов. Ананьин и помощник машиниста тов. Жуков заявили, что они готовы своим самоотверженным трудом усилить помощь фронту и взяли обязательство по лунински ухаживать за своими локомотивами.

С большим подъемом прошли собрания и беседы в вагонном участке. Поездной вагонный мастер тов. Сингаулин сказал:—

— Я работаю без брака и нарушений Правил технической эксплуатации. Решение правительства воодушевляет на новые трудовые подвиги и вступая в предмайское соревнование я обязуюсь работать еще лучше.

На ст. Шарташ в ответ на работу партии и правительства о железнодорожниках составители тт. Семенов и Сычев ответили стахановскими делами. 20 марта они обеспечили разборку всех прибывших поездов и развоз груза по фронтам погрузки и выгрузки.

Составители тт. Трусов и Шхун обязались своевременно обеспечить подачу вагонов клиентуре раньше времени установленного плана.

Член ВКП(б) тов. Копчинский дал слово обеспечить разборку прибывших составов и дополнительно сформировать три поезда. Кроме того, при формировании сократить время на 10 минут и при разборке на 15 минут.

Митинги, посвященные ознакомлению с постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б), состоялись на всех отделениях.

# От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 20 марта)

В течение 20 марта на некоторых участках фронта наши войска вели наступательные бои против немецко-фашистских войск и нанесли им большой урон.

За 19 марта уничтожено 37 самолетов противника. Наши потери—14 самолетов.

За 20 марта под Москвой уничтожено 6 немецких самолетов.

В течение 19 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено 8 немецких танков, 53 орудия, 12 зенитно-пулеметных точек, 68 минометов, 170 автомашин с войсками и грузами, 20 повозок с боеприпасами, 5 автоцистерн с горючим, взорван склад с боеприпасами, разрушено 16 железнодорожных вагонов, рассеяно и частью уничтожено до 2 батальонов пехоты противника.

Одна наша часть, действующая на Калининском фронте, выбила противника из трех населенных пунктов. В бою уничтожено свыше 200 вражеских солдат и офицеров. Захвачены трофеи: 2 орудия, 11 пулеметов, 12 автоматов, 10.000 патронов, винтовки, мины, ручные гранаты и другое вооружение. На другом участке часть, где командиром тов. Дроник, в бою у деревни С. уничтожила 520 гитлеровцев. Захвачены трофеи и пленные.

На одном из участков Юго-Западного фронта 6 наших истребителей встретили 25 вражеских самолетов. Советские летчики бесстрашно бросились на врага. Воздушный бой длился 18 минут. Летчик-майор тов. Букалов сбил два немецких самолета, лейтенант тов. Рыков—один самолет. Все наши шесть истребителей благополучно возвратились на свой аэродром.

На одном из участков Юго-Западного фронта наша разведка обнаружил в лесу группу немецких солдат 3 батальона 513 немецкого полка в количестве 15 человек. Все они, не оказав сопротивления, сдались в плен, передав разведчикам пропуска-листочки «Приказ товарища Сталина № 55», винтовки и боеприпасы. Пленные рассказали, что во время боя они сознательно отделились от своей части, чтобы сдать в плен.

В бою за деревню Е. наводчик тов. Виноградов метким огнем из своего орудия уничтожил немецкий крупнокалиберный миномет, 2 противотанковых орудия, разгромил наблюдательный пункт противника и взорвал склад с боеприпасами.

Сержант саперной роты Ф. В. Кулишев за пять дней обнаружил и обезвредил 500 неприятельских мин.

Успешно действует в тылу противника, на оккупированной территории Ленинградской области, партизанский отряд под командованием тов. И. За время боевой деятельности партизаны истребили 627 немецких солдат, 22 офицера, в том числе одного полковника. Кроме того, отряд партизан взорвал 3 склада с боеприпасами, уничтожил 70 автомашин с разными грузами и ружейно-пулеметным огнем сбил один немецкий самолет.

На олке из участков Южного фронта на нашу сторону перешел немецкий унтер-офицер Эрхард Бемпа и два солдата. Перебежчик рассказал: «Наш батальон укомплектован солдатами, переброшенными на советско-германский

фронт из Франции. Меня зачислили в 8 роту. В ней я застал всего 50 человек. С 27 февраля по 7 марта в нашей роте убито и ранено 25 человек. 7 марта я нашел и прочитал советскую листовку, в которой было напечатано обращение первой конференции немецких военнопленных в СССР. Подумав я решил сдать в плен, что и сделал при первой возможности».

Почти во всех письмах и дневниках убитых немецких солдат и офицеров имеется запись о грабежах и зверствах, чинимых гитлеровцами в советских городах и селах, временно ими оккупированных. Так, солдат 190 полка 62 немецкой пехотной дивизии Роберт Вагнер писал своей жене: «Вчера мы нашли картошку. Теперь можно что-нибудь кушать... Хорошо было бы достать что-нибудь в картошке. Но в селе уже не найдешь и хвоста от коровы, не говоря уже о свинье. Наши солдаты уже поели все без остатка».

Отступая из деревень Знаменка и Черкасская, Сталинской области, гитлеровцы сожгли 675 домов из 750. Немецко-фашистские изверги расстреляли 30 стариков и инвалидов. Многих жителей немцы загнали в вагоны и пытались их взорвать, но не успели. Убегая они открыли по вагонам огонь из пулеметов. Убито и ранено большое количество колхозников.

На Н-ском заводе в Баку стахановцы Волошко, Исмаилов и Донецко добились значительного успеха в сборке и выпуске вооружения. В течение 15 дней они дали столько вооружения, сколько выпускалось раньше за 45 дней. Бригада перевыполнила план первого квартала.

## Предмайское соревнование железнодорожников

### Передовая смена

СТ. ПОКЛЕВСКАЯ. Вступив на дежурство, смена тов. Сенченко обязалась перевыполнить норму приема и отправления нечетных поездов. Это обязательство коллектив смены выполнил с честью. Кроме того, обеспечен максимальный оборот паровозов.

Работая по методу диспетчера тов. Козлова, движенцы отправили с проходящими поездами 39 вагонов местного груза.

### Тяжеловесные поезда с углем

Стремясь в полной мере снабдить сырьем и топливом металлургические заводы Урала, машинисты депо Егоршино на высоких скоростях водят тяжеловесные поезда с углем и коксом. За 17 дней марта они провели 81 тяжеловесный состав и перевезли сверх нормы 37 тысяч тонн грузов.

Впереди машинист-орденоносец тов. Ефремов. На своей всегда исправной машине он смело ведет

образцы стахановской работы показали тов. Сенченко, составитель тов. Кумичев, сцепщик тов. Сорокин, стрелочники тт. Комлева, Елохин, Кайгородов и Ефорова, дежурный по депо тов. Захаров, осмотровщик вагонов тов. Ведерников.

Смена тов. Сенченко заслуженно считается одной из лучших на станции.

А. ХАИТ — уполномоченный руководства дороги.

### ВАГОННЫЕ МАСТЕРА-СТАХАНОВЦЫ

По-боевому выполняют свои задания многие работники Тагильского вагонного участка. Поездные вагонные мастера тт. Малышенко и Овчинников отлично сопровождают поезда, работают без брака и нарушения Правил технической эксплуатации.

Применяя метод Лунина, они сами производят весь ремонт и, как правило, устраняют все дефекты, замеченные в поездах.

ОГОРОДНИКОВ — инструктор буксо-смазочного хозяйства.

### Слесарь-лунинец

Слесарь комплексной бригады паровозного депо Егоршино Иван Васильевич Голиков выполняет работы, требующие наибольшей точности и аккуратности. Он ремонтирует кулисные механизмы паровозов и золотники; изо дня в день слесарь лунинец вырабатывает до двух норм за смену. Свои инструменты он содержит в образцовом состоянии, сам их ремонтирует и заправляет.



Большую помощь оказывает тов. Голиков бригадам машинистов - лунинцев тт. Андрианову, Ефремову, Морозову и другим, он снабжает их инструментами, учит ремонтировать важнейшие детали паровозов.

Свой опыт тов. Голиков передает молодежи. Недавно он обучил слесарному делу деушку Шуру Лаврову и сейчас работает с ней вдвоем.

Слесарь-патриот делает все для быстрого ремонта локомотивов.



# Фронт требует быстрейшего продвижения поездов! Увеличим пропускную способность Свердловского узла!

## РАБОТАТЬ ПО-ФРОНТОВОМУ

(Собрание коммунистов Свердловского узла)

Вечером 19 марта в клубе им. Андреева состоялось собрание коммунистов Свердловского узла. С докладом о задачах партийных организаций по выполнению постановления Государственного Комитета Обороны выступил секретарь горкома ВКП(б) тов. Недосекин.

Вступительную часть своего доклада тов. Недосекин посвятил определению задач, стоящих перед парторганизациями узла в свете решений Государственного Комитета Обороны и выполнения клятвы, данной товарищу Сталину.

Отечественная война повысила требования, предъявляемые к дороге и в частности, к работникам Свердловского узла. Подписывая новогоднее письмо товарищу Сталину железнодорожники взяли обязательство ускорить продвижение поездов, своевременно развозить местный груз, улучшить оборот паровоза и вагона и содержать в образцовом состоянии путевое хозяйство.

Обязательства эти в большинстве случаев реализуются неудовлетворительно. Но отдельные предприятия узла, такие как депо Свердловск - пассажирская, имеют положительные результаты в своей работе. Парторганизация депо (секретарь тов. Попов) сумела мобилизовать рабочих на самоотверженный труд.

Фактов героической работы в тылу можно привести много но, как отметил докладчик, достижения отдельных стахановцев теряются в общей массе недостатков, имеющихся на узле.

За последнее время узел стал барьером на пути продвижения поездов с грузами для фронта и промышленности. План погрузки и выгрузки не выполняется. Ежедневно по различным причинам срывается отправление почти половины всех поездов. График движения поездов не выполняется, он не стал законом, его попирают и превращают в пустую, ничего незначащую бумажку.

Далее, тов. Недосекин привел ряд фактов, показывающих неудовлетворительную работу по продвижению поездов и выполнению плана погрузки и выгрузки.

Он обратил внимание коммунистов на отсутствие борьбы за ускоренное продвижение поездов, максимальное использование паровозного парка. Докладчик подчеркнул, что особенно плохо работает депо Свердловск-сортировочная. Уже в этом году здесь было 107 случаев брака. Межпоездной ремонт вошел в систему и его считают неизбежностью. Депо находится в прорыве, а начальник депо тов. Бондарь и секретарь парторганизации тов. Партия до сего дня не поняли этого и не извлекли уроков из предупреждения, которое было им сделано горкомом ВКП(б).

Способны ли железнодорожники выправить работу? Несомненно способны. В подтверждение этого докладчик привел ряд фактов отличной работы отдельных предприятий.

Большое внимание уделил тов. Недосекин вопросам планирования. Суточный план в отделении движения составляется так поздно, что он попадает к непосредственному исполнителю часов 5-7 спустя. Бывает и так, что его забывают довести до сведения исполнителей. Не удивительно, что такой план выполняется всего на 50 проц.

Докладчик привел несколько фактов и об отсутствии проверки исполнения. Из управления дороги и отделения поступает много приказов и распоряжений, но вот проверкой их выполнения никто

не занимается. Отсюда ясно, почему еще имеют место бюрократизм и канцеляризм.

Перечисляя недостатки в работе узла тов. Недосекин справедливо заметил, что в них, в первую очередь, повинны партийные организации, которые мало занимались воспитанием людей и мобилизацией их на преодоление всех трудностей.

В заключение доклада тов. Недосекин поставил перед коммунистами ряд конкретных задач.

По докладу развернулись оживленные прения.

Первым выступил секретарь парторганизации ст. Свердловск-сортировочная тов. Станин.

— Наша парторганизация, — сказал он, — не сумела возглавить патристический подьем, который охватил массы в связи с подписанием новогоднего письма товарищу Сталину. Этим в основном можно объяснить причины поражения. Сейчас наша станция работает без плана. Это происходит от того, что парторганизация не может преодолеть косность и самотек, в плену у которых находится отдельные командиры. Второй не менее важной причиной является отсутствие проверки исполнения и контроля за деятельностью предприятий узла.

О работе ст. Шарташ рассказал тов. Карташов. Он обратил внимание на простои вагонов, и подчеркнул в связи с этим отсутствие организующей роли командного состава станции.

Выступление начальника дороги тов. Закорко явилось как бы развернутым планом дальнейшей деятельности узла в свете задач, поставленных Государственным Комитетом Обороны и ЦК ВКП(б).

— Центральной задачей, — сказал тов. Закорко, — является продвижение поездов. Надо открыть ворота для приема поездов с Омской и Южно-Уральской дорог, быстро продвигать уголь и другие важнейшие грузы. Свердловский узел имеет решающее значение. Его станции могут справиться с поставленной задачей, но не выполняют своих измерителей. Все парторганизации должны работать так, чтобы обеспечить нормальный прием и отправление поездов по Свердловскому отделению.

Тов. Закорко призвал коммунистов беспощадно вскрывать все недостатки для того, чтобы учтя их быстрее выправить работу.

— Наша дорога зажимает прием поездов, не использует всех

возможностей, для того, чтобы больше принять поездов с Омской и Южно-Уральской, — сказал начальник политотдела дороги, тов. Степанов. — На это я обращаю внимание коммунистов. У многих командиров управления дороги, отделений, а также и Свердловского узла, развито местничество, что особенно вредно в дни отечественной войны. Принять поездов поменьше, не утруждать себя работой — вот, как мыслят такие командиры. Подобное можно встретить на Тюменском и Свердловском отделениях, а так же и на узле. Отсутствие слаженности между командами узла отрицательно отражается на работе. Политотдел и парторганизации не заметили этого и не добились слаженности в действиях всех звеньев. Не редки факты, когда поезд задерживают у семафора, не принимают при наличии свободных путей потому, что занимаются сутяжничеством и забывают об общих государственных задачах, стоящих перед железнодорожниками.

Далее тов. Степанов остановился на вопросах использования паровозного парка, увеличения пропускной способности узла.

Перейдя к характеристике работы партийных организаций и политотдела он сказал:

— Коммунисты крупнейшего узла дороги, каким является Свердловский, должны добиться максимального улучшения своей работы. Существенный недостаток в том, что мы не концентрируем силу своей политической работы в массах на одном, особо важном участке. Подчас пытаемся ухватиться за все вопросы и забываем о самых решающих. Взять к примеру соревнование среди работников основных ведущих профессий. Этим мы занимаемся плохо.

Заканчивая свою речь тов. Степанов призвал коммунистов работать еще производительнее, приложить все силы на выполнение клятвы, данной товарищу Сталину в новогоднем письме уральцев.

После заключительного слова тов. Недосекина собрание приняло решение, в котором были намечены практические мероприятия, направленные на улучшение работы узла.

Коммунисты узла послали приветственную телеграмму товарищу Сталину.

## В борьбе за высокую производительность труда

В помещении паровозных бригад депо Свердловск-пассажирская висит свежий номер «Боевой листок железнодорожника». Этот номер полностью посвящен машинисту-лунинцу Ивану Осиповичу Саватееву. В центре портрет машиниста. Здесь же помещена статья машиниста-инструктора т. Смирнова о работе Ивана Осиповича. «Тов. Саватеев — подлинный лунинец. Он до минимума сократил объем промычного ремонта, добился значительной экономии средств на материалах, рабочей силе. Как настоящий хозяин тов. Саватеев все время улучшает техническое состояние паровоза. Поставив машину на промывку 22 января он записал 12 параграфов ремонта, 7 февраля уже 7 параграфов, а 7 марта 1 параграф.

Рядом с этой статьей помещено обязательство тов. Саватеева. Он пишет: «Вместе с помощником тов. Козыхановым, кочегаром тов. Колмогорцевым, я беру обязательство поставить паровоз на боль-

шую промывку без единого пункта записи ремонта».

Этот номер «Боевого листка» паровозники читали с большим интересом.

В помещениях, где собираются машинисты, в каждом цехе можно найти лозунги, плакаты, призывающие паровозников с честью выполнить клятву товарищу Сталину, всемерно помогать фронту, работать с умноженной энергией во имя нашей победы над фашизмом.

Партийное бюро паровозного депо во главе с секретарем тов. Поповым широко использует стенную печать, боевые листки железнодорожника, сатирическую газету «Крокодил», лозунги, плакаты — самые разнообразные формы наглядной агитации в борьбе за повышение производительности труда паровозников.

Опыт умелого использования наглядной агитации следует перенести в другие партийные организации нашей дороги.

## В воинских подразделениях

Партийные организации и хозяйственное руководство ст. Свердловск - пассажирская, вагонного участка и электродепо проявили ценную инициативу, способствуя организации на своих предприятиях фронтовых бригад и воинских подразделений.

Передовые рабочие этих предприятий нашего отделения свято выполняют указание тов. Сталина о всемерной помощи фронту и изо дня в день укрепляют трудовую дисциплину, работая по-военному.

Рабочие автоматного цеха вагонного участка, объявив себя воинским подразделением, не имеют ни одного нарушения трудовой дисциплины и брака в работе. Каждый рабочий выполняет свою норму.

Недавно работники монтажного цеха электродепо приняли трудовую присягу и установили на производстве воинскую дисциплину. Перевод всей работы на воен-

ный лад дал положительные результаты. Повысилась производительность труда, стали лучше использоваться внутренние резервы и утилизироваться старые детали.

Работники технического цеха ст. Свердловск-пассажирская после объявления своих смен фронтовыми, также значительно улучшили работу. Теперь каждое задание станционные диспетчеры, коллектив смены рассматривают, как военный приказ и выполняют его безоговорочно.

Политотдел отделения предложил секретарям производственных партийных организаций широко обсудить на собраниях опыт работы воинских подразделений и фронтовых смен. Результатом обсуждения должно явиться создание новых фронтовых смен, бригад, подразделений по примеру передовых предприятий.

А. МАРКИНА.

## Отстающее депо

В кабинете начальника паровозного депо Свердловск-сортировочная тов. Бондарь происходил такой разговор:

— Расскажите, как у вас обстоит дело с лунинским движением?

— В депо было раньше 18 хозрасчетных паровозов, — говорит, тов. Бондарь, — а теперь не знаю — идет заключение новых договоров.

А сколько в депо лунинских паровозов?

— Я же сказал, было 18.

Начальник депо считает каждый паровоз, переведенный на хозрасчет лунинским, хотя далеко не все хозрасчетные локомотивы выполняют основные измерители.

Назвав фамилии некоторых машинистов - лунинцев тт. Лобанова, Соркина, Синцова, Кривошеина, он тут же добавил:

— Только экономии топлива

они не имеют. Наше депо в перекосе.

Это все, что мог рассказать руководитель важнейшего на дороге депо о лунинском движении среди паровозных бригад. Из этого ясно видно, что приказ 18-Ц о развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны, здесь не только не выполняется, но даже опопшляется. По-старинке подходят к определению лунинцев, не предъявляют к ним тех требований, которые определены приказом наркома.

Когда перед тов. Бондарь было поставлено ряд вопросов, касающихся подемочного ремонта паровозов, случаев захода на межпоездной ремонт, брака в работе, то он заявил:

— Я не ходячая энциклопедия, всего знать не могу. Оставьте мне вопросы, я дам команду и в конторе дадут вам все данные.

Но ни какие конторские счета не спасут, если депо работает плохо, не выполняет ни одного производственного измерителя. Здесь срывается план подемочного ремонта паровозов. В феврале задание было выполнено лишь на 50 проц, а мартовский план за две декады выполнен только на 10 проц.

Руководство депо пытается объяснить невыполнение этого задания недостатком кадров. Надо заметить, что депо перед этим фактом стало недавно, когда группа молодых квалифицированных рабочих была призвана в Красную Армию. Здесь своевременно не позаботились о подготовке замены, не обучили новые кадры.

Техническое состояние паровозного парка неудовлетворительное. Как известно, на неисправном паровозе далеко не уедешь. Отсюда частые случаи брака в работе, заезды на межпоездной ремонт. Лунинскими методами здесь работают одиночки, считанные люди. Это ценное движе-

ние не приняло массовый характер.

Рабочий парк локомотивов завышен. Среднесуточный пробег паровозов выполняется на 50 проц.

Большим минусом в работе депо является систематическая невыдача паровозов под поезд. В ночь с 15 на 16 марта было 5 недодач локомотивов. Паровозы стояли в депо на межпоездном ремонте. Один паровоз не мог выйти потому, что кочегар тов. Валихин заморозил нагнетательную трубу инжектора. А главной причиной была замороженная стрелка на территории депо. Из-за нее-то и не могли попасть паровозы на станцию целую ночь.

По вине паровозников за 20 дней марта было отмечено 530 поездов. Депо серьезно тормозит поездную работу станции Свердловск-сортировочная.

А. КОБЕЦ.

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