

ПУТЕВКА

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

№ 59 (2190) | Суббота, 25 апреля 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп

Товарищи железнодорожники, боритесь за первенство в предмайском соревновании, крепите связь социалистического Урала с фронтом!

По-военному грузить и продвигать важнейшие грузы

Лучшей помощью железнодорожников фронту является быстрое безаварийное продвижение поездов с воинскими грузами, с оборонным сырьем для промышленности.

Для разгрома гитлеризма стране нужен уголь, нужен металл. Добытое стахановскими руками это стратегическое сырье железнодорожники обязаны обеспечить вагонами и без промедления доставить фабрикам, заводам, электростанциям. Неплохо с этой задачей справляются передовые люди нашей дороги.

За быстрое продвижение поездов, скоростную обработку составов взялись, по примеру тов. Куликова, дежурные по станциям Свердловск - пассажирская тов. Клещевников, Дружинино — тов. Макеев и др. Заслуживает также внимания инициатива диспетчера Вагайского участка тов. Данилова, который добился приема поездов с Томской дороги на 110 проц. Используя испытанный метод соревнования на одну поездку, хорошо организует продвижение поездов диспетчер Тюменского отделения тов. Наумов. Предоставив машинисту Тимкину «зеленую улицу», тов. Наумов дал ему возможность провести состав с кривоносовской скоростью и прибыть к месту назначения на 4 часа раньше графика. Соревнуясь с диспетчерами, тюменские машинисты только за сутки 20 апреля провели 8 тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы около 9 тысяч тонн груза. Таких примеров много. Однако общее положение по продвижению поездов с важнейшими грузами нельзя считать удовлетворительным.

Уголь и грузы Наркомчермета дорога развозит преимущественно кольцовками, сформированными по специальному приказу наркомата. Однако движенья никак не могут добиться их четкой работы по графику. Из-за плохого оборота кольцовок станция Благодать, например, за первую половину апреля недогрузила около 200 вагонов руды. Нельзя упрекнуть начальника 5 отделения движения тов. Аристову в отсутствии графика движения кольцовок. Он есть и даже разработан с точностью до одной минуты. Однако, что толку, если этот график ни разу не выполнялся и сами же руководители превратили его в филькину грамоту. Кроме того, на отделении систематически, вопреки приказу наркомата, расформируют рудничные вертушки. Так, например, из пяти сформированных в марте вертушек осталось только две. Из-за плохой организации движения на станции Западная по 5 и более суток простаивают груженные вагоны.

Не лучше обстоит дело и с вывозкой богословских углей. Здесь руководители станции мало считаются с условиями работы угольных копей, не выполняют графика подачи вагонов к фронтам погрузки, чем срывают ее. Так, например, было 14 апреля, когда весь порожняк пачками стал поступать к фронтам погрузки к концу суток.

В предмайском социалистическом соревновании наши железнодорожники добились немалых успехов в поднятии производительности труда, в ускорении продвижения поездов и оборота подвижного состава. Сейчас, соревнуясь за первенство, нужно полностью ликвидировать задолженность перед угольщиками и металлургами, а следовательно и перед страной.

Предмайское социалистическое соревнование железнодорожников

ЗА СЛАЖЕННУЮ РАБОТУ МАШИНИСТОВ С ДИСПЕТЧЕРАМИ

По-кривоносовски

Соревнуясь за первенство, лучшие люди Тюменского узла показывают образцы продвижения поездов. 20 апреля дежурный диспетчер Вагайского участка тов. Данилов план приема поездов с Томской дороги выполнил на 110 процентов.

Организационные способности в эти сутки проявил диспетчер тов. Наумов. На станцию Тюмень прибыл поезд на 1 час позже расписания. Для того, чтобы своевременно сдать его на Омскую дорогу нужно было провести его с кривоносовской скоростью. Диспетчер тов. Наумов заключил договор на соревнование на одну поездку с машинистом-комсомольцем тов. Тимкиным и предоставил ему «зеленую улицу», а машинист тов. Тимкин провёл поезд из Тюмени в Вагай на 4 часа 19 минут раньше графика.

Молодой машинист тов. Никитченко 20 апреля провел поезд из Вагай в Тюмень весом на 1020 тонн более нормы, техническую скорость перевыполнил на 3,7 километра в час.

За эти сутки машинисты-кривоносовцы депо Тюмень провели 8 тяжеловесных поездов, перевезли 8976 тонн грузов сверх плана. В оборотных депо простой паровозов был снижен в полтора раза против нормы. Машинисты не допустили ни минуты опоздания в пути, значительно перевыполнив среднесуточную техническую скорость.

По-боевому работали машинисты и 21 апреля. Они провели 9 тяжеловесных поездов и сэкономили более 4 выдач паровозов.

И. ЩЕРБАКОВ.

Тюмень. По телефону.

Стахановцы военного времени

Предмайское социалистическое соревнование среди железнодорожников Надеждинского отделения приняло широкий размах. Темпы военного времени чувствуются на всех участках, во всех пунктах.

Особенно хороших результатов добиваются паровозники и диспетчеры. 18 марта они заключили между собой социалистический договор. Кривоносовцы Надеждинского депо взяли обязательство до первого мая провести 70 тяжеловесных поездов и давно его перевыполнили.

За период с 18 марта по 23 апреля проведено 114 тяжеловесных поездов, перевезено сверх плана 31474 тонны груза, сэкономлено 20 паровозов, несколько тонн топлива, большое количество смазки, обтирочного материала и т. д. Фронт и тыл получили дополнительное количество материалов и сырья.

Лучшие образцы регулировки

по продвижению поездов, по вождению тяжеловесных составов показали диспетчеры тт. Новиков и Бовыкин, машинисты тт. Луканин, Жадов, Соболев, Филиных, Трушов. Проявляя инициативу, сметку, изобретательность, не жалея ни сил, ни энергии, по-военному водят они тяжеловесные поезда.

Большой заслугой передовиков кривоносовцев Надеждинского депо является и то, что они свой метод работы передают другим, обучают молодых машинистов вождению тяжеловесных поездов.

В результате в депо выросли новые кривоносовцы тт. Панов, Старков, Голосов и др. В апреле они провели по 3 тяжеловесных поезда в общей сложности выше весовой нормы на 1189 тонн.

НИКУЛИН — редакция газеты «Социалистический транспорт».

В борьбе за нормы приема и сдачи поездов

В предмайском социалистическом соревновании диспетчер Свердловского отделения т. Ганин занял передовое место по всем показателям в первой декаде апреля. Проявляя инициативу, тов. Ганин энергично борется за выполнение норм приема и сдачи поездов на Южно-Уральскую дорогу.

Во второй декаде, несмотря на тяжелые условия на участке Свердловск—Синарская, он обеспечил сдачу поездов на соседнюю дорогу на 95 процентов и прием на свою дорогу на 73,2 процента. В отдельные дни тов. Ганин выполняет задание по сдаче и приему поездов на 100 процентов и больше.

МАШИНИСТЫ ТЯЖЕЛОВЕСНИКИ

Среди паровозников депо Надеждинск развернулось предмайское соревнование за быстрое вождение тяжеловесных составов, образцовое, культурное содержание локомотивов и внедрение лунинских методов работы. Число

машинистов-новаторов с каждым днем растет. За март было проведено 62 тяжеловесных поезда и перевезено сверх нормы 13895 тонн груза.

Х. НУРДИНОВ — машинист депо Надеждинск.

Что дает движение универсалов

Верхотурское депо — оборотное. Коллектив рабочих здесь небольшой, кроме того некоторые ушли в Действующую Армию. Между тем ремонт паровозов требует значительного количества рабочих различных специальностей.

Все это поставило перед нами задачу по-новому подойти к использованию рабочей силы, вооружить людей дополнительными профессиями. С первых же дней Отечественной войны у нас развернулось движение универсалов. Передовые рабочие стали овладевать новыми профессиями, заменяя товарищей, ушедших на фронт. Теперь большинство рабочих-ремонтников имеет по две — три специальности.

Основная профессия тов. В. М. Зябинцева — слесарь-дышловик. Но он обычно раньше положенного срока справляется с ремонтами дышлов и выполняет котельные и плотничьи работы. Меняет распорные связи, дымогарные и жаровые трубы, если требуется, починит дверь в паровой будке, угольный ящик, нарощенную часть тендера. Недавно отправился в Красную Армию электромонтер тов. Кропотов. Ремонтируя паровоз, тов. Зябинцев решил сам устранить неисправность электропроводки. Ему и это удалось. Обладая несколькими профессия-

ми, тов. Зябинцев не знает простоя. Он всегда занят. Каждый месяц он выполняет нормы на 200—230 процентов и зарабатывает до 1400 руб. вместо 160 по тарифной ставке.

Электросварщик и газосварщик тов. П. Н. Макаров за время войны стал квалифицированным слесарем. В мирных условиях мы обычно возили ремонтировать двигатель внутреннего сгорания в Верхотурскую МТС или в Богословские паровозоремонтные мастерские. Теперь эту работу тов. Макаров выполняет на месте. В свободное время он принимает также участие в ремонте паровозов в качестве слесаря.

Несколько профессий совмещает старший инструментальщик тов. И. А. Вячеслав. Он у нас и медник — заливает подшипники и сплавляет трубы, и жестянщик — делает маслянки, ведра, бидоны, иногда подменяет котельщика, выполняет неотложные газосварочные работы.

Ушел в Красную Армию слесарь-автоматчик тов. Скрябин. Мы решили поставить на его место арматурщика тов. Артемьева. Он быстро освоился с новой профессией и стал работать за двоих. Отремонтирует автотормоза, а по-

том приступает к ремонту арматуры и гарнитуры и не уйдет домой, пока не выполнит двух норм.

Характерен и такой пример. Неожиданно заболел кузнец тов. Краев. На место квалифицированного кузнеца стал молотобоец тов. Жернаков, а в качестве молотобойца работают ученики или свободные слесари низших разрядов. И ничего, дело идет: кузница не задерживает ремонта паровозов.

Часто у нас нехватает кочегаров на паровозы. И здесь мы пошли по испытанному пути совмещения профессий. Обучили вызывальщицу тов. Пешкову и она, когда требуется, подменяет кочегара. Готовится к этому также слесарь тов. Кононов.

Широко развернувшееся движение универсалов позволяет нам успешно справляться с планом ремонта локомотивов и выполнять его доброкачественно. Владея несколькими профессиями, рабочий-универсал не ограничивается ремонтом деталей, положенных ему по основной специальности, а более внимательно, всесторонне подходит к делу, помогая товарищам и вместе с тем контролируя их работу.

Н. МОРОЗОВ — зам. начальника депо.



Токарь-стахановец Кушвинского вагонного участка тов. Е. Е. ТУЛЕНИН выполняет производственное задание от 140 до 250 проц. Фото В. Леккина.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 23 апреля

В течение 23 апреля на фронте чего-либо существенного не произошло.

По уточненным данным за 21 апреля уничтожено не 32 немецких самолета, как сообщалось ранее, а 37 немецких самолетов.

За 22 апреля уничтожено 14 немецких самолетов. Наши потеряли — 8 самолетов.

За 22 апреля частями нашей авиации уничтожено или повреждено 18 немецких автомашин с войсками и грузами, 10 повозок с боеприпасами, несколько орудий, взорваны 2 склада с боеприпасами, рассеяно и частично уничтожено до роты пехоты противника.

Наши части, действующие на отдельных участках Ленинградского фронта, за 2 дня боев уничтожили свыше 1400 немецких солдат и офицеров. Разрушено 12 вражеских ДЗОТ'ов, уничтожено 3 танка, орудие и несколько пулеметов противника.

Взвод конногвардейцев под командой лейтенанта Мохова атаковал немцев, находившихся в селе Е. Вырвавшись вперед тов. Мохов уничтожил 3 немецких солдат. Бойцы бросились за своим командиром и разгромили гитлеровцев. Немцы отступили оставив 35 убитых и 75 раненых солдат и офицеров. Советские кавалеристы в этом бою захватили много оружия, 60 лошадей, 10 ящиков с минами и 80 тысяч патронов.

Орудийный расчет тов. Азаренкова за последнее время подбил 7 немецких танков, разрушил склад с боеприпасами и уничтожил 2 орудия и 28 автомашин противника.

Важнейшим грузам — „зеленую улицу“!

Быстрее продвигать грузы черной металлургии

На станции Вагай, являющейся передаточным пунктом между Омской и нашей дорогами, продвижение грузов черной металлургии идет неудовлетворительно. За период с 1 по 5 апреля средний простой кольцовок, идущих на предприятия области, выразился в 9,9 часа, а в отдельные дни он доходил до 10—17 часов.

Дежурные по отделению тт. Шахлаев и Андреев задерживали эти поезда и отправляли менее важные. Они делали так, как диктовали им местнические интересы.

Еще хуже обстоит дело с про-

движением отдельных вагонов. Так 6 апреля на станции было 89 вагонов с грузами черной металлургии, которые работники отделения с 20 марта не удосужились отправить по назначению.

Несомненно, несмотря на недостатки в работе станции, есть и такие железнодорожники, которые работают, не покладая рук, и ведут решительную борьбу за быстрое продвижение поездов. К таким следует отнести дежурного по станции тов. Фомина, который добился отличных результатов.

М. ОДИНОВ.

Мытарства клиента

С 27 марта задерживается отправка особо важного груза для одного завода Наркомата Авиационной Промышленности. Я, как уполномоченный по отправке этого груза, неоднократно обращался к начальнику станции Свердловск-товарная тов. Бугрим, его заместителю тов. Кучурину с просьбой ускорить отправку груза, но каждый раз получал бюрократические ответы:

— Когда будут вагоны, тогда и отправим.

Надеясь на то, что руководители грузовой службы по-государственному подойдут к разрешению дела, я пошел в грузовую службу. Но и тут не нашел должного ответа. После пятнадцатого ожидания в приемной я, наконец, попал к заместителю начальника службы тов. Варгину. Но он даже не пожелал выслушать меня. Чтобы быстрее освободиться, он отослал меня к заместителю начальника транспортно-экспеди-

ционной конторы тов. Виноградову. Подчиненные оказались такими же бюрократами, как и их начальство.

— Придите завтра, — сказал мне Виноградов.

Дальше нельзя было откладывать разрешение вопроса, и я снова пошел к тов. Варгину.

— Сегодня прием закончен, — грубо ответил мне Варгин.

Я вынужден был написать заявление начальнику дороги тов. Закорко. Но когда через три дня я явился в назначенный час на прием к начальнику дороги, то оказалось, что старший инспектор тов. Курочкин утерл мое заявление. Пришлось начинать все сначала.

Я хожу от одного начальника к другому, а груз все еще не отправлен заводу.

В. ИРОДОВ — уполномоченный завода.

ОТ РЕДАЦИИ

В «Путевке» № 21 от 12 февраля в статье «Клиент пришел в грузовую службу»... аппарат службы во главе с начальником тов. Николаевым был подвергнут резкой критике за бюрократизм и волокиту в военное время. Однако руководство службы не сделало из этого для себя соответствующих выводов. Нечуткое отношение к клиентам продолжается и по сей день. Это ясно видно из публикуемого письма.

Негодный, вредный стиль работы аппарата грузовой службы задерживает разрешение дел представителей важнейших военных заводов, предприятий, выпускающих продукцию для фронта. Начальник дороги т. Закорко должен серьезно заняться наведенном порядке и дисциплины в аппарате грузовой службы.

Больше внимания индивидуальному огородничеству

В нынешнем году, в условиях Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков, развитие индивидуального огородничества является важнейшим государственным мероприятием, обеспечивающим трудящихся дополнительными продовольственными ресурсами.

В прошлом году под индивидуальными огородами железнодорожниками нашей дороги было использовано 3334 га земли. Многие железнодорожники издавна имеют свои огороды. Багайский раздатчик станции Свердловск-пассажирская тов. Сазантов, имея огород, ежегодно обеспечивает свою семью овощами и ни одного килограмма картофеля не покупает весной для посадки. С большой любовью обрабатывает землю и получает большой урожай овощей на своем огороде работница Свердловского резерва проводников тов. Николаева. В нынешнем году она также готовится к посеву овощей.

Площадь посевов под индивидуальными огородами в этом году должна увеличиться вдвое, с таким расчетом, чтобы каждая семья железнодорожника обеспечила бы себя полностью овощами

на предстоящую зиму и семенами на будущую весну.

На дороге учтено более 25 тысяч семей железнодорожников, желающих иметь свои огороды. За некоторыми из них уже закреплены земельные участки и произведен учет семенного картофеля.

Наряду с этим многие райкомы союза, прежде всего Надеждинский, где председателем т. Ярунина, до сих пор еще не поняли всей важности развития индивидуального огородничества. В Камышловое и Тюмени не только не добились увеличения посевной площади, а наоборот — сократили ее, что явно недопустимо.

Неудовлетворительно идет заготовка семян. Нужно учесть все трудности этого дела и там, где еще не проводится в жизнь метод академика Лысенко, необходимо теперь же организовать срезку верхушек клубней картофеля не только в столовых, но и дома. Нужно самим организовать выращивание рассады капусты, помидор и даже огурцов, используя вместо теплиц пространство между оконными рамами.

До сих пор еще на местах не организовали сбор удобрений, а без этого нельзя получить хороший урожай. Следует использовать печную золу, птичий помет,

В ожидании поезда

Первого апреля в 22 часа 54 мин. наша кондукторская бригада выехала с паровозом машиниста тов. Третьякова на станцию Смычка, чтобы вести поезд № 596. Но состава для этого поезда на станции не оказалось. Я позвонил диспетчеру тов. Балакину и сообщил ему об этом.

— Сейчас выясним, — ответил он.

Через час спрашиваю диспетчера о результате.

— Жди и не мешай мне работать, — заявил тов. Балакин.

Мы сидели в ожидании состава в течение 5 час. 30 мин. На станцию прибыли еще два паровоза машинистов тт. Широкова и Шуляева с бригадой главного кондуктора тов. Касаткина. Но состава для них тоже не оказалось. Выстроившись в ряд, три паровоза «обогрели небо».

Диспетчер дает команду посадить мою бригаду на паровозы, с которыми приехал тов. Касаткин, и отправить резервом в Сан-Донато.

Прибыли в Сан-Донато. Но там тоже не оказалось состава. Простояли в ожидании его три часа.

Таким образом в течение 8 часов 30 мин. паровоз и кондукторская бригада простояли непроизводительно. Вызовы паровозов и кондукторских бригад к поездам, составы которых еще не готовы, на Тагильском отделении вошли в систему. 4 апреля мы снова просидели на Смычке в течение четырех часов в ожидании состава.

Н. А. ЗАВАЛИН — главный кондуктор.

ТЯЖЕЛОВЕСНИКИ ДЕПО ВЕРХОТУРЬЕ

Паровозники депо Верхотурье, готовясь к 1 мая, на высоких скоростях водят тяжеловесные поезда с углем, рудой и металлом.

Впереди в соревновании тяжеловесников идет машинист-лунец тов. Рычин. Недавно тов. Рычин провел поезд, на 400 тонн превышающий весовую норму.

По три тяжеловесных поезда провели машинисты тт. Савинцев и Лопаткин. Всего за двадцать дней апреля верхотурские паровозники провели 25 тяжеловесных поездов и перевезли сверх плана несколько тысяч тонн грузов.

В. П. УСАТЫХ — начальник депо.

навоз и другие удобрения с тем, чтобы осенью получить урожай не менее 15 тонн с каждого гектара.

Успех посева на индивидуальных огородах будет зависеть и от наличия мелкого огородного инвентаря — лопат, леек, мотыг, граблей. Производством инвентаря давно следовало заняться на предприятиях во внеурочное время. Но несмотря на специальные указания из управления дороги, руководители хозяйственных единиц все еще не приступили к делу. Обязанность месткомов контролировать выполнение этого указания.

Большую работу должны провести огородные комиссии, создаваемые при каждом местном комитете. Там, где еще нет такой комиссии, ее необходимо создать и построить всю работу согласно положения, утвержденного ВЦСПС от 3 апреля 1942 года и напечатанного в газете «Труд» в номере за 8 апреля.

Профсоюзным работникам необходимо учесть всю важность массового развития индивидуального огородничества и немедленно принять оперативные меры к устранению имеющихся недостатков.

М. БАСОВА — зав. отделом быта дорпрофсожа.

МОЙ ОПЫТ СКОРОСТНОЙ ОБРАБОТКИ ПОЕЗДОВ

Гороблагодатская — одна из важнейших станций нашей дороги. Она открывает выход с дороги им. Л. М. Кагановича на Пермскую и с Тагильского отделения на Надеждинское. Ежедневно мы принимаем и отправляем десятки поездов с оружием и снаряжением для фронта, с углем, рудой, коксом и другими грузами для заводов Наркомчермета и оборонных предприятий.

Своевременная доставка этих грузов к месту назначения — это лучшая помощь нашей родной Красной Армии в разгроме немецко-фашистских оккупантов. Борясь за выполнение этой задачи, коллектив моей смены работает скоростными методами и добивается быстрой обработки поездов и отправления их по графику.

На Гороблагодатской меняется весовая норма поездов. Пермская дорога и Надеждинское отделение берут от нас поезда на 300 тонн меньше, чем мы принимаем со Смычки. Это осложняет работу станции, увеличивает объем работы по формированию поездов, создает некоторые трудности. Но зато принимаем четные поезда, мы можем увеличивать их вес. И я всемерно использую эту возможность.

Перед вступлением в дежурство я внимательно знакомлюсь с положением в парках, с подходом поездов и намечаю план работы. Организую дело так, чтобы люди смены не разбрасывались, а сосредоточили свое внимание на подготовке первоочередных поездов.

От диспетчера я узнаю, что к нам идет из Верхотурья поезд № 406, следующий на Смычку. Тут же я решаю, что мы можем прицепить к поезду 30 вагонов и даю задание составителю:

— Тов. Притчин, подберите группу вагонов с грузом на Смычку.

Ставлю в известность об этом конторщика тов. Двоглазову и старшего осмотрщика вагонов тов. Колпакова. Одновременно с формированием осмотрщика производят осмотр вагонов, техническая контора подбирает документы, и когда поезд прибывает, мы прицепляем к нему уже готовую группу вагонов, и он без задержки, точно по графику следует дальше.

Наша смена широко применяет метод диспетчера-луницы Пензенской дороги тов. Козлова по облегчению узлов путем выпрямления разборочных поездов.

У себя на станции мы ввели некоторое дополнение к единой разметке вагонов. Списание тов. Панина, производя меловую разметку, указывает не только марку узла, на который мы направляем вагон, но и место назначения. На вагонах, следующих на Смычку, она указывает предприятие, на которое они подаются — Ново-Тагильский завод, Коксохим и т. д. Такая разметка позволяет составителю еще при разборке состава подбирать вагоны по группам, что облегчает формирование поездов. Составитель всегда имеет в своем районе готовые группы вагонов, которые по первому требованию он может прицепить к транзитным поездам.

Каждое дежурство я отправляю 2—3 прямых поезда, не требующих переработки на узлах. 20 апреля, например, мы отправили два поезда, которые проследовали без переработки на Смычке. К поезду № 516, следовавшему с порошником на Свердловский узел, мы прицепили 33 вагона с грузом. Сформировали также прямой поезд на станцию Вагонозавод, прицепив к проходящему поезду вагоны с металлом и другими грузами, общим весом в тысячу тонн.

Подформировывая вагоны с грузом того же назначения к транзитным поездам, я облегчаю работу узлов и в то же время добивался быстрого продвижения грузов. Только за 20 дней апре-

ля я переработал 37 разборочных составов в прямые, прицепив к ним дополнительно не одну сотню вагонов.

Испытанным способом ускоренного продвижения грузов являются тяжеловесные поезда. Я установил прочную дружбу с паровозниками и электровозниками. Когда машинист ведет поезд на Гороблагодатскую, я по сектору договариваюсь с ним, какого веса состав он может взять в обратный рейс и даю задание составителю. Когда машинист прибывает на станцию, для него уже подготовлен тяжеловесный состав. В вождении тяжеловесных поездов особенно отличаются машинисты электровозов Тагильского электродепо тт. Романцев, Полушкин, Первалов. Они систематически водят тяжеловесные и двоянные поезда с превышением весовой нормы. За 20 дней апреля я отправил со станции 28 тяжеловесных поездов.

В практике моей работы не было случаев задержки поездов на подходах. Часто бывает, что на станции не остается ни одного пути для приема поездов. В таких случаях я стараюсь максимально использовать пути. Выставляю на один путь два состава, временно вывожу отдельные поезда в тупики с тем, чтобы как только обстановка улучшится, немедленно отправить их по назначению. Применяю также для быстрой разгрузки станции подачу маршпутьов с углем, рудой и коксом на пути предприятия поездными паровозами. На днях машинист т. Колмаков вел угольный маршрут для Кушвинского завода. Я заранее договорился с ним, чтобы он доставил состав прямо на завод и предупредил об этом клиента. Маршрут прибыл на станцию, и через пять минут тов. Колмаков подал его на заводскую ветку, освободив станционный путь для приема следующего поезда.

Скоростные методы работы, слаженность и социалистическое соревнование с осмотрщиками вагонов, главными кондукторами, паровозниками и электровозниками обеспечивают успех в работе смены. За 15 дней апреля я отправил все поезда по графику.

Во всем этом нами руководит стремление помочь Красной Армии приблизить час нашей победы. Недавно я получил письмо от брата — танкиста.

Я в тот же день ответил ему, что мы здесь работаем, не покладая рук и не считаясь с отдыхом. Можете смело положиться на нас. Бейте врага без пощады, гоните вшивых гадов с нашей священной советской земли! Даем вам, фронтовикам, слово, что мы уральские железнодорожники еще больше усилим нашу помощь фронту, с честью выполним свой долг перед Родиной.

21 апреля было радостным днем в моей жизни. В этот день я получил телеграмму от нашего наркома товарища Хрулева и начальника Политуправления НКПС товарища Багаева о награждении меня значком «Почетному железнодорожнику» и денежной премией за скоростную обработку поездов и отправление их по графику. И в этот же день партийная организация станции приняла меня кандидатом в члены великой партии Ленина — Сталина.

В ответ на высокую награду и внимание наркома я приложу все силы к тому, чтобы работать еще лучше. Соревнуюсь с дежурными по станциям Смычка тов. Бусыгинным и Тагил-тов. Артеменко, я буду и впредь совершенствовать скоростные методы поездной работы и отправлять поезда точно по графику.

Г. И. КУЛИКОВ — дежурный по станции Гороблагодатская.

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