Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 69 (2200) | Четверг, 21 мая 1942 г. | Год издания 9-й | ЦЕНА 10 КОП.

ШИРЯТСЯ РЯДЫ ПОСЛЕДОВАТЕЛЕЙ КУЛИКОВА

Опыт работы дежурного по станции тов. Куликова, организовавшего скоростную обработку поездов, хорошо известен на дороге. Как подлинный новатор производства т. Куликов, восприняв метод диспетчера Козлова, внес много нового для увеличения пропускной способности своей станции. Это дало ему возможность не только пропускать большое количество поездов, но и отправлять их точно по графику.

Передовые люди дороги сразу же откликнулись на почин инициативного дежурного и последовали его примеру. Первым начал перенимать опыт тов. Куликова дежурный по станции Егоршино тов. Ченцов. Его смена стала отправлять поезда строго по расписанию и, борясь за увеличение пропускной способности станции, улучшила грузовую работу. Апрельский план погрузки угля коллектив железнодорожников выполнил на 105 проц. Сейчас, в мае, смена улучшает свои показатели, все время укрепляя социалистическое соревнование с егоршинскими угольщиками.

Опыт тов. Куликова по организации скоростной обработки поездов нашел свой отклик и в смене дежурного по станции Вагай тов. Галкина. Увеличивая пропускную способность на стыке двух дорог, смена тов. Галкина хорошо справляется с заданием по сдаче и приему поездов с Омской дороги. Молодой и энергичный дежурный с гордостью называет себя последователем Куликова и соревнуется с ним за боевое выполнение графика — универсального измерителя работы транспорта.

В соревнование с тов. Куликовым, воспринимая его опыт, вступил и дежурный по станции Тавда тов. Сулоев. Его смена так же, как и смена тов. Ченцова, обрабатывая поезда скоростными методами, улучшает грузовую работу.

Наибольших успехов последователи Куликова добиваются прежде всего там, где дежурные по станциям слаженно работают с диспетчерами, где создано умелое диспетчерское командование. В таком тесном взаимодействии с передовым диспетчером дороги тов. Новиковым работает дежурный по станции Надеждинск тов. Калашников, являющийся также последователем Куликова. Для внедрения скоростных методов обработки поездов много делает и боевой энергичный диспетчер Тагильского узла тов. Касьмин. Четкое, оперативное диспетчерское командование имеет большое значение для воспитания нового отряда передовых дежурных, борющихся за быстрое формирование и продвижение поездов.

Дружная слаженная работа диспетчеров с дежурными по станциям — свидетельство того, что у нас есть все возможности для создания единых смен на дороге и поэтому их необходимо создать как можно скорее.

Особенно энергично работают последователи тов. Куликова сейчас, когда дорога готовится к переходу на новый график движения поездов. Они вносят новое в свою работу, да и сам тов. Куликов стремится к тому, чтобы еще больше расширить свои возможности, еще более увеличить пропускную способность станции Гороблагодатская. Сейчас он работает над тем, как еще эффективнее использовать станционные пути.

Ширятся ряды последователей Куликова. Но для того, чтобы они росли с каждым днем, необходима крепкая поддержка диспетчерского коллектива, умелое командование со стороны руководителей отделений. Большое поле деятельности открывается и перед партийными организациями, перед каждым коммунистом, перед каждым агитатором. Теперь, когда опыт тов. Куликова хорошо известен, когда передового дежурного поддержали другие — наша задача всемерно способствовать скоростной обработке поездов и продвижению их по графику. А это главное, что требуется в суровое военное время от железнодорожников уральской магистрали.

НА СТЫКЕ ДВУХ ДОРОГ

ДИСПЕТЧЕРЫ КРАСНОУФИМСКА ВЫЗВАЛИ НА СОРЕВНОВАНИЕ СВЕРДЛОВЧАН

В ответ на призыв авиастроителей и танкостроителей все шире развертывается социалистическое соревнование железнодорожников за быструю и бесперебойную доставку на фронт все увеличивающейся продукции оборонных заводов: самолетов, танков, орудий, боеприпасов и снаряжения. Железнодорожники горят стремлением отдать все силы для выполнения первомайского приказа товарища Сталина о разгроме немецко-фашистских захватчиков в текущем 1942 году. В соревнование вступают не только коллективы отдельных предприятий, но и железнодорожники соседних дорог, соседних отделений.. Диспетчеры Красноуфимского отделения службы движения Казанской дороги вызвали на социалистическое соревнование диспетчеров Свердловского отделения нашей дороги. Они взяли на себя конкретные социалистические обязательства: отправлять и продвигать поезда строго по графику, снизить простой транзитного вагона на 1 час и местного на 2 часа против задания. Выполнять погрузку и выгрузку на 110 проц., перевыполнять среднесуточный пробег паровозов, поезда особо важного значения продвигать со среднесуточной скоростью в 800 километров. В свою очередь они пред'явили социалистический счет работникам Свердловского отделения, призывая развернуть боевое соревнование за быстрое продвижение поездов.

Принимая вызов красноуфимцев, диспетчерский коллектив Свердловского отделения обязался: обеспечивать полный развоз местного груза, 100-процентное выполнение плана погрузки, отправлять и продвигать поезда точно по расписанию. Систематически выезжая на станции узла, оказывать им практическую помощь в выполнении заданных измерителей.

Свердловские диспетчеры пред'явили ряд требований к работникам Красноуфимского отделения Казанской дороги и Южно-Уральской дороги.

Боевое соревнование диспетчерских коллективов соседних дорог и отделений является залогом четкой и слаженной работы железнодорожного конвейера, продвижения поездов со всем необходимым для фронта и оборонной промышленности на высоких скоростях, точно по графику.

График — основа работы транспорта

ОБРАБАТЫВАТЬ ПОЕЗДА СКОРОСТНЫМИ МЕТОДАМИ

Перенимая опыт Куликова, смена дежурного по станции Кузино Виктора Глухова отправляет поезда точно по графику

— ★ —

ПОРОЖНЯК ИДЕТ ПО РАСПИСАНИЮ

Диспетчер Свердловского отделения т. Еремин командует движением поездов на участке Свердловск—Дружинино. 19 мая он принял с Казанской дороги все поезда, имевшиеся на подходах. В этот же день он сдал на соседнюю дорогу 9 маршрутов.

Особенно хорошо продвигал тов. Еремин по участку порожняк. Поезд № 326, который вел машинист депо Свердловск-сортировочная т. Солодов, проследовал участок на 31 минуту раньше графика. Точно по расписанию прошел поезд № 314. Его вел машинист того же депо т. Симонов.

РАБОТАЛИ УСПЕШНО

Со специальным заданием по развозу местного груза и продвижению поездов железнодорожники ст. Тюмень справились успешно. В результате социалистического соревнования 16, 17 и 18 мая коллектив обеспечил нулевой остаток вагонов под выгрузкой.

18 мая было перевыполнено задание по приему поездов с Омской дороги. Хорошо работали ночные смены диспетчера тов. Веселкова и дежурного по станции тов. Кошель. Они отправили все поезда строго по графику.

Обрабатывая вагоны с местным грузом, составитель тов. Носов применил скоростные методы и формировал поезда на 30 минут быстрее установленного времени.

По-стахановски выполняли свои обязанности сцепщик тов. Третьяков, стрелочники тт. Воробьев, Дьяконов, Елсуфьева, Жвакина и весовщик Степанова.

КОНЕВ — начальник станции Тюмень.

БОЕВОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

По-боевому справились с развозом и выгрузкой местного груза железнодорожники станции Уктус. Начальник станции тов. Тулинов и командиры смен сумели организовать коллектив на выполнение боевой задачи.

Для обработки поездов с местным грузом пришли на станцию свободные от дежурств железнодорожники. Клиенты получали своевременную информацию о подходе груза. Смены справились со своим заданием.

Особенно хорошо работали составитель тов. Микрюков и сцепщик Узгин, которые быстро подавали вагоны к фронтам выгрузки и выводили порожняк, а также весовщики тт. Маяк и Стрежнев.

З. ЯКОВЛЕВА.

СТРЕЛОЧНИК-ЛУНИНЕЦ

Поезд подходит к станции. Васса Филипповна стоит уже у стрелки с желтым сигналом, встречая маршрут. Поезд проследовал стрелку, и Васса Филипповна приступает к уходу за своим постом.

Тов. Горбунова является лучшим младшим стрелочником на станции Дружинино. Она первая начала применять в своей работе лунинские методы, содержит стрелочный пост в отличном состоянии.

— Я всегда готова к этому, — говорит она. — У меня всегда есть время для того, чтобы отремонтировать и очистить стрелку.

Примеру стрелочника - лунинца следуют и другие стрелочники станции Дружинино тт. Аверина, Дерягина, Шашмурина, Десятова, Долгих, Логинов. За образцовое содержание стрелочного поста руководители отделения об'явили Вассе Филипповне Горбуновой благодарность.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

Георгий Иванович КУЛИКОВ—дежурный по станции Гороблагодатская, мастер скоростной обработки поездов. По инициативе тов. Куликова на дороге развернулось социалистическое соревнование дежурных по станциям за отправление поездов точно по графику.

Рисунок худ. **И. Гунгер.**

Передовая смена станции Кузино

Передовые методы поездной работы дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова широко внедряет дежурный по станции Кузино Виктор Глухов. Смена тов. Глухова изо дня в день отправляет все поезда точно по графику. Вот показатели работы этого дружного коллектива за 19 мая. Отправление поездов по расписанию составляет 100 процентов. Выполнен план погрузки и выгрузки.

Тов. Глухов организовал скоростную обработку поездов, поступающих в разборку. На эту работу затрачивается 35 минут вместо положенных 55 минут.

Борясь за снижение рабочего парка вагонов, смена производит подформирование груза к неполновесным составам. Только за 10 дней мая было прицеплено к проходящим поездам 42 вагона, что составляет 1227 тонн груза. Этим тов. Глухов сэкономил один паровоз.

Люди передовой смены работают самоотверженно. Составители тт. Анисимов, Скутин выполняют задание на 125 процентов и выше, формируют тяжеловесные поезда. Старший осмотрщик т. Пьянков быстро и качественно производит технический осмотр поездов. Стрелочница комсомолка Мария Аристова содержит свое стрелочное хозяйство в отличном состоянии, четко приготавливает маршруты. Полностью обеспечивают маневровую работу машинисты тт. Боровых и Плотников.

Смена тов. Глухова об'явила себя воинским подразделением и работает по-фронтовому, выполняя каждое задание и распоряжение, как боевой приказ в армии.

В соревновании с другими коллективами смена т. Глухова заняла первенство. Теперь она прочно держит переходящее красное знамя станции.

Г. ШЕСТАКОВ — начальник станции Кузино.

СЕГОДНЯ—СОВЕЩАНИЕ ЛУНИНЦЕВ СВЕРДЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

В зале заседаний управления дороги сегодня открывается совещание лунинцев Свердловского отделения.

Свердловские паровозники накопили богатый опыт работы по лунинскому методу.

Об этом опыте расскажет сегодня в своем докладе на совещании начальник депо тов. Перекальский.

Много лунинцев и на других участках. Составитель скоростник станции Свердловск-сортировочная тов. Фетисов втрое сократил время формирования поездов. Маневровый диспетчер станции Свердловск-пассажирская тов. Овсянников и Шарташ—тов. Семейкин добиваются нулевого остатка вагонов под выгрузкой и отправления поездов точно по графику.

Но есть участки, где командиры и партийные организации плохо руководят лунинским движением. Слабо развито лунинское движение в паровозном депо Свердловск-сортировочная и Свердловском вагонном участке.

Задача совещания — обобщить передовой опыт новаторов производства, вскрыть все недостатки, мешающие развитию лунинского движения и распространить опыт передовиков-лунинцев на все участки отделения.

Партийная жизнь

В борьбе за своевременный развоз местного груза

Еще недавно станция Шарташ была заполнена местным грузом. Сотни вагонов с оборудованием, металлом, углем, лесом, зерном для Тагила, станций Тюменского и Свердловского отделений сутками простаивали здесь. Кроме того ежесуточно оставалось 40—50 вагонов с грузами своей выгрузки. Все это мешало нормальной работе, задерживало пропуск поездов.

Причина плохой организации развоза местного груза и выгрузки крылась в отсутствии слаженности в работе станции с клиентурой. Наши командиры несвоевременно информировали клиентов о подходе грузов, часто задерживали подачу вагонов к фронтам выгрузки. От неисправных клиентов они не требовали быстрого оборота подвижного состава.

Партийная организация станции решила взять на себя инициативу в укреплении слаженности с клиентурой. Мы связались лично с секретарями райкомов ВКП(б) города Свердловска — Ленинского тов. Санченко, Сталинского—тов. Шамшуриным, Октябрьского—тов. Заболиным. Установили повседневную деловую связь с секретарями парторганизаций и парторгами ЦК ВКП(б) на основных предприятиях, связанных по грузовой работе с нашей станцией.

Территориальные партийные организации вплотную занялись вопросами погрузки и выгрузки и оказали нам крепкую помощь. При поддержке райкомов партии мы провели широкое совещание с клиентурой, где наметили четкий план действий. Такие совещания с подведением итогов работы мы проводим теперь ежемесячно.

Клиенты резко улучшили работу. На хлебозаводе, считавшемся одним из отсталых предприятий, очищены габариты, оборудовано ночное освещение, погрузка и выгрузка сейчас производится равномерно в течение суток. Простой вагонов под грузовыми операциями резко сократился.

Лучше стал работать один из основных клиентов—Гортоп. Секретарь парторганизации т. Гузовский добился укрепления грузового аппарата, укомплектования штата грузчиков. Если раньше вертушки с дровами по полсуткам простаивали под выгрузкой, то теперь их, как правило, разгружают за два—три часа. Улучшили грузовую работу и другие предприятия.

В свою очередь коллектив станции добросовестно выполняет свои обязательства перед клиентурой. Старший весовщик тов. Чудинов своевременно ставит в известность получателей о подходе грузов, следит за правильной разметкой вагонов и быстрой подачей их к фронтам выгрузки.

Ведущую роль в слаженности с клиентурой занимают составители коммунисты. Член ВКП(б) составитель тов. Копочинский вдвое сократил время расформирования передач. Составители коммунисты тт. П. Т. Заложных и Я. П. Трусов сходу подают вагоны на ветки клиентуры. Задание они выполняют на 120—150 процентов. Выводя загруженные вагоны, составители подбирают их по группам и прицепляют к проходящим поездам, обеспечивая быстрый развоз местного груза.

По инициативе составителей, станция систематически формирует прямые поезда с грузами на Тагил, Казань и Пермь, облегчая работу станции Свердловск-сортировочная. Это значительно ускоряет отправление грузов со станции.

В результате всех этих мероприятий коллектив станции систематически обеспечивает полный развоз местного груза и нулевой остаток вагонов под выгрузкой. Например, 16 мая смена маневрового диспетчера тов. Ускова добилась нулевого остатка вагонов под выгрузкой и развезла весь местный груз, при чем на раз'езд Лечебный груз был отправлен маневровым паровозом. Такого же успеха добилась 19 мая смена тов. Семейкина. Она также отправила местный груз на Уктус и Аппаратную станционными паровозами.

Сейчас на станции укомплектованы единые смены. Они об'явили себя воинскими подразделениями и соревнуются за выполнение и перевыполнение заданных измерителей.

С большим под'емом работали железнодорожники 16 и 17 мая, выполняя задание руководства дороги о развозе и выгрузке местного груза. 130 человек движенцев, вагонников, создав специальные грузовые бригады, помогали клиентам в ускоренной выгрузке. За эти дни были разгружены все вагоны с грузами, прибывшими на станцию.

Подводя итоги работы за 16 и 17 мая, партийная организация поставила перед коллективом станции боевые задачи: создать постоянные грузовые бригады для помощи клиентуре, каждой смене обеспечивать полный развоз местного груза, нулевой остаток вагонов под выгрузкой и 100-процентное отправление поездов по графику.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро.

Семинар партгруппоргов

Политотдел Свердловского отделения провел однодневный семинар партгруппоргов. Участники семинара с интересом обсудили доклады партгруппоргов тов. Смирнова (депо Свердловск-пассажирская) и тов. Садакова (автоматный цех третьего вагонного участка). Из 10 партийных групп, имеющихся на отделении, лучшими являются эти две и потому в порядке обмена опытом работы на семинаре и были поставлены доклады о их работе.

Партгруппа паровозников об'единяет 42 коммуниста, что составляет основную массу партийных сил, имеющихся в депо. Собрания проводятся регулярно, обсуждаются в основном вопросы производства. Так, например, за последние месяцы коммунисты занимались экономией топлива, состоянием трудовой дисциплины и кооперированием в ремонте паровозов. На последнем собрании, состоявшемся 13 мая, коммунисты обсудили обращение стахановцев и командиров Свердловского узла и наметили мероприятия по обеспечению выполнения производственных измерителей депо, поставив своей задачей сделать все депо лунинским.

Партгруппа автоматного цеха вагонного участка является инициатором соревнования. Цех стал воинским подразделением. Впереди идут коммунисты во главе с партгруппоргом тов. Садаковым.

Основным недостатком этой партийной группы является плохо организованная внутрипартийная работа.

На семинаре выступил партгруппорг цеха поездных вагонных мастеров тов. Рубан. Он рассказал о работе отдельных коммунистов и о своей работе на производстве. Тов. Рубан внес ценное предложение, которое дает возможность экономить смазку и сберегать государственные средства. Однако это ценное предложение было встречено руководством участка очень неприветливо, не было поддержано.

Семинар прошел активно и по заявлениям партгруппоргов дал им много ценного.

А. КОТЛЯРЕНКО

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 19 мая

В течение 19 мая на Харьковском направлении наши войска вели наступательные бои и, отбивая контратаки противника, продвигались вперед.

В направлении Изюм-Барвенково завязались бои с перешедшими в наступление немецко-фашистскими войсками.

На Керченском полуострове продолжались бои в районе города Керчь.

По уточненным данным, за 17 мая сбито не 64 немецких самолета, как об этом сообщалось ранее, а 73 немецких самолета.

* * *

За 18 мая уничтожено 43 немецких самолета. Наши потери—17 самолетов.

За 18 мая частями нашей авиации на разных участках фронта уничтожено или повреждено 26 немецких танков, свыше 100 автомашин с войсками и грузами, 35 подвод с боеприпасами, 11 полевых и зенитных орудий, подавлено несколько артиллерийских и минометных батарей, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частью уничтожено до трех рот пехоты противника.

* * *

На Харьковском направлении наши войска продолжали вести успешные наступательные бои. Немцы танковыми контратаками безуспешно пытались задержать продвижение наших частей. На одном из участков гитлеровцы бросили в бой 90 танков. Отражая одну атаку за другой, артиллеристы подразделения, которым командует тов. Сапунов, взаимодействуя с танкистами части, где командиром тов. Хасин, уничтожили 46 немецких танков. На другом участке бойцы части под командованием тов. Рогачевского, в упорном бою с пехотой и танками противника, уничтожили 250 гитлеровцев, 16 танков и захватили трофеи. Подразделение, под командованием тов. Сафронова, в одном бою захватило у противника 6 орудий, 2 миномета, 8 пулеметов, 10000 патронов и другие трофеи.

* * *

На отдельных участках Калининского фронта противник предпринял несколько атак, которые были отбиты с большими для него потерями. Немцы потеряли убитыми свыше 1000 солдат и офицеров. Наши бойцы уничтожили 3 артиллерийских батареи, минометную батарею и взорвали 3 склада с боеприпасами противника. Ружейно-пулеметным огнем сбит немецкий самолет.

В записную книжку молодого путейца

Лучше ухаживать за изолированными стыками

Из опыта работы Нижне-Тагильской дистанции пути видно, какое значение имеет отличное содержание изолированных стыков. Если же этим стыкам мало уделяют внимания бригадиры пути, то это приводит к преждевременному износу рельсов.

На нашей дистанции есть два изолированных стыка, за которыми все еще плохо ухаживают. Один из них находится в таком состоянии: шпалы с одной стороны не спарены болтом, в стыке справа нет одного болта и один болт ослабший, слева два слабых болта, стык находится в просадке. На таком стыке всегда происходит толчок и поэтому рельсы быстро изнашиваются.

Для того, чтобы изолированные стыки работали хорошо и содержались путевыми обходчиками в отличном состоянии, каждому бригадиру необходимо помнить следующее. Закрепить путь у изолированного стыка с той и с другой стороны распорками и противоугонами и систематически следить за их исправностью. Просевшие стыки поднять и в последующем малейшие просадки устранять немедленно. Всякого рода скрепления изолированного стыка (болты горизонтальные, вертикальные, накладки, шурупы и т. д.) всегда должны быть достаточно подтянуты и смазаны. За этим обязан следить путевой обходчик.

Молодые бригадиры и путевые обходчики должны хорошо запомнить эти условия. Добросовестное отношение к содержанию изолированных стыков обеспечит бесперебойное движение поездов по новому графику и их безопасность.

Б. БОРОЗДИН—мостовой мастер.

ЛУНИНЦЫ СВЕРДЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

Н. ЛАПИКОВ — нач. политотдела.

Лунинское движение, возникшее в мирное время и являющееся новым этапом в развитии передовых методов труда, стало неоценимым в условиях Великой отечественной войны. В обстановке войны особенно важно экономить топливо, металл и другие материалы и тем более всемерно сокращать расходы на рабочую силу, что с успехом достигается в результате применения лунинских методов работы.

Ярким примером большевистского выполнения приказа № 18-Ц НКПС является депо Свердловск-пассажирская. Здесь метод знатного машиниста нашей страны получил широкое распространение и это подтверждает хотя бы такой факт, что 60 процентов паровозного парка обслуживается лунинскими бригадами.

С целью передачи опыта в депо была проведена конференция лунинцев, которая помогла хозяйственному руководству и партийной организации депо более широко распространить применение передовых методов труда, и тем самым создала предпосылки к тому, чтобы поставить перед коллективом вопрос о превращении всего депо в лунинское.

Депо Свердловск-пассажирская является одним из лучших на дороге. Красное переходящее знамя дороги завоевано им в процессе соревнования и применения методов Лунина.

На прекрасных образцах работы коммунистов-лунинцев парторганизация воспитывала остальных паровозников и добилась того, что на применении лунинского ухода за локомотивами депо сэкономило около 300 тысяч рублей.

Важным достижением лунинцев является сокращение об'ема ремонта паровозов. Штат слесарей комплексных бригад уменьшился в четыре раза, но это ни в коей мере не повлияло на качество и своевременность ремонта. Лунинские паровозные бригады не только сами делают промывочный ремонт, но и оказывают помощь производству под'емочного ремонта. Мастер этого цеха коммунист т. Быков заявил, что машинисты всегда в напряженные дни помогают цеху своим трудом. Исключительно их силами было отремонтировано несколько паровозов, машинисты отработали в цеху около 250 человеко-смен.

Передовые машинисты отличным уходом за паровозами сократили об'ем ремонта и дали возможность обеспечить выполнение всех производственных измерителей. Машинисты тт. Саватеев, Борисов, Пигин, Корнилов, Мирских, Голубев и другие ставят паровозы на промывку без единой записи ремонта. Это позволило значительно сократить процент больных паровозов и снизить простои в промывке с 40 часов до 14,9 часа.

В результате широкого применения метода Лунина цеха промывочного и под'емочного ремонта из месяца в месяц перевыполняют свои производственные задания.

Нашел свое применение метод Лунина и среди работников 3 вагонного участка. Многие поездные вагонные мастера весь мелкий ремонт по ходовым частям вагона производят своими силами. Достаточно сказать, что 90 процентов всего товарного парка вагонов обслуживается лунинцами. Это дало возможность достичь значительной экономии смазки и денежных средств, отпущенных на ремонт.

Однако, наряду с достижениями, которые мы имеем на ряде участков, следует отметить, что парторганизация вагонного участка (секретарь партбюро тов. Кузнецов) не уделяет достаточного внимания развертыванию лунинского движения и даже до сих пор не удосужилась проверить, как выполняется приказ № 18-Ц НКПС.

Имеются лунинцы среди работников станции Свердловск-пассажирская, дистанции пути, электродепо, станции Свердловск-товарная. Их работа дает эффект, но к сожалению это движение здесь еще не стало массовым и лунинские методы применяются только отдельными стахановцами.

Сегодня открывается совещание лунинцев. Новаторы производства обменяются опытом в работе, вскроют недостатки, тормозящие дальнейшее развитие у нас на отделении этого замечательного движения и наметят план дальнейших действий. Несомненно лунинцы поставят перед партийными, хозяйственными и профсоюзными организациями вопрос об усилении помощи и внимания к ним и создания условий, способствующих внедрению метода Лунина в работу железнодорожников всех профессий.

Паровозники являются ведущим отрядом наших лунинцев, но за ними также широко должны применить этот метод вагонники, путейцы, движенцы и связисты.

За дружную работу, новаторы, стахановцы военного времени!

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

Тип. газ. «Путевка», ул. Челюскинцев, № 11. НС—25733. Заказ № 889.