

ПУТЕВКА

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

№ 74 (2205)

Вторник, 2 июня 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Товарищи железнодорожники!
Во всесоюзном социалистическом соревновании боритесь за лучший паровоз, лучшую бригаду, лучший цех, лучшую смену!

Бригада, смена, цех — боритесь за первенство

Под лозунгом «Завоеем переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны» передовые коллективы нашей дороги с новой силой развернули социалистическое соревнование за еще большую помощь Красной Армии, быстрое продвижение поездов с грузом, идущим на нужды фронта и тыла.

На протяжении первой недели работы по новому графику наивысший процент отправления поездов по расписанию показывает Егоршинское отделение. В большинстве случаев оно отправило 100 процентов поездов по графику. Передовое место по выполнению технической и участковой скоростей и проследованию поездов по расписанию занимает Надеждинское отделение. Депо Камышлов не имеет ни одного случая задержки выдачи паровозов под поезд. Вагонный участок Тюмень досрочно выполнил майский план.

На дороге ярким пламенем разгорается социалистическое соревнование на лучший паровоз, лучшую бригаду, лучший цех, лучшую смену. Паровозники, всегда являющиеся на железнодорожном транспорте застрельщиками соревнования, не уступили инициативы и на этот раз. 30 мая в «Путевке» было опубликовано письмо машиниста-лунинца депо Свердловск-пассажирская Бориса Корнилова, в котором он предложил передовому машинисту депо Тюмень Петру Тимкину начать соревнование их комсомольско-молодежных бригад за лучшую паровозную бригаду на дороге. Сегодня мы печатаем ответ Петра Тимкина, с радостью откликнувшегося на предложение товарища Корнилова. Можно не сомневаться в том, что передовые машинисты дороги присоединятся к товарищам Корнилову и Тимкину. Чей паровоз будет лучшим на дороге?

Живо развертывается соревнование за лучшую смену дежурного по станции. Большой популярностью пользуется на дороге боевая смена дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова. Последователи Куликова дежурные по станциям Алексей Ченцов, Дмитрий Галкин, Виктор Глухов и другие соревнуются за первенство.

Кто же завоеует звание передовой смены на дороге?

На борьбу за лучшую единую смену выходит смена старшего помощника начальника распорядительного отдела Григория Палкина. 31 мая эта смена успешно справилась с заданием по развозу местного груза. Тов. Палкин вызвал на соревнование смену старшего помощника начальника распорядительного отдела тов. Буркова.

Чья единая смена будет лучшей на дороге?

Соревнование принимает массовый характер, охватывает все большее количество предприятий. Борясь за свой план, свое задание каждый коллектив борется за подьем дороги, за выполнение задач, стоящих перед ней в военное время. Усилия направлены на то, чтобы продвигать поезда точно по графику, выполнять государственный план погрузки и выгрузки, регулировочное задание по сдаче порожних вагонов, строго соблюдать нормы приема и сдачи поездов на соседние дороги.

Новому подьему соревнования необходимо повседневное внимание и руководство. Это — кровное дело партийных и профсоюзных организаций.

График — основа работы транспорта

Говорит Алексей Ченцов: — Сделаем нашу смену передовой на дороге!

ВСЕ ПОЕЗДА ПО ГРАФИКУ

В последние дни мая моя смена провела четыре дежурства, работая по новому графику. За эти дни станция Егоршино отправила все поезда точно по расписанию и выполнила задание по погрузке и выгрузке.

Успех смены — в социалистическом соревновании, в дружной работе железнодорожников всех служб. Взять составителей тт. Пономарева и Свалова. Не было еще случая, чтобы они задержали поезд из-за несвоевременного формирования, или опоздали с подачей грузов на ветви клиентов, порожняка к фронтам погрузки. Четко руководит грузовой работой старший весовщик тов. Сметанин. Осмотрщики вагонов смены тов. Свалова обрабатывают поезда раньше установленного времени.

Отлично работают паровозники. Соревнуясь с нами, они на высших скоростях водят по графику тяжеловесные поезда, ускоряя продвижение грузов. В ночь на 27 мая только в сторону Свердловска мы отправили три тяжеловесных поезда. 30 мая машинист тов. Косовских взял поезд на Богданович весом на 250 тонн тяжелее нормы.

Первые дни работы по новому графику показали, что мы можем работать отлично и смело соревноваться за лучшую смену дежурного по станции. Соревнуясь с дежурным по станции Гороблагодатская тов. Г. И. Куликовым и участвую у него, я беру на себя обязательства: отправлять все поезда строго по графику, выполнять план погрузки и перевыполнять план выгрузки. На соревнование вызываю дежурного по станции Туринск тов. Ермашука.

Товарищи дежурные по станциям! Давайте соревноваться за отличную работу, за продвижение поездов по графику. Поможет нашей героической Красной Армии разгромить врага и очистить нашу священную землю от немецко-фашистских захватчиков.

А. ЧЕНЦОВ — дежурный по станции Егоршино.

Успех дела в слаженности

Железнодорожники ст. Камышлов, включившись во всесоюзное социалистическое соревнование, борются за быстрое продвижение поездов по графику.

Впереди идет единая смена дежурного по станции тов. Семенова. Волевой, энергичный командир, тов. Семенов организо-

вал в своей смене комплексное соревнование движением, вагонников и паровозников. Он не жалеет ни времени, ни сил для того, чтобы помочь отстающим работникам.

Смена работает дружно, слаженно. Составитель т. Бабин быстро формирует поезд. Осмотрщики вагонов тов. Новоселов об-

рабатывает составы точно в сроки, установленные технологическим процессом. Паровозный диспетчер тов. Косовых по графику выдает паровозы.

Соревнование и слаженность рождают успех дела. Смена тов. Семенова отправляет все поезда точно по расписанию.

А. ПОРСИН.

Соревнование машинистов

Ваш вызов, товарищ Корнилов, принимаю

С радостью прочел в газете «Путевка» от 30 мая ваше письмо, в котором вы предлагаете начать соревнование наших комсомольско-молодежных бригад за лучшую паровозную бригаду на дороге.

— Пишите ответ, товарищ механик, что мы вызов бригады машиниста тов. Корнилова принимаем и охотно вступаем в борьбу за первенство, — сказали мои боевые товарищи помощник Адамо и кочегар Скрипников.

Включившись во Всесоюзное соревнование железнодорожников, наша бригада работает напряженно. В мае мы уже провели 10 тяжеловесных поездов.

Мы работаем на мощном паровозе ФД, содержим его в культурном состоянии. Благодаря лунинскому уходу за машиной, мы уже давно изжили межпоездной ремонт. Моя бригада, так же как и ваша, кооперируясь с бригадой старшего машиниста тов. Ваганова, отказалась от помощи комплесников и своими силами обща делает промывку паровозов. По-лунински ухаживая за локомотивом, мы добиваемся продления службы каждой детали. Наш паровоз пробежал вот уже 31 тысячу километров, а прокат бандажей — 2,5 миллиметра.

Вступая в соревнование с вами, я обязуюсь и впредь широко внедрять метод Луни-на, максимально экономить топливо, до Дня железнодорожника провести 28 тяжеловесных поездов.

Петр ТИМКИН — старший машинист комсомольско-молодежной бригады депо Тюмень.

Закрепим достигнутые успехи

31 мая наша смена получила серьезное задание по развозу местного груза. Дежурные помощники начальника распорядительного отдела тов. Пыхов, Крайнов, Ошпа заключили социалистический договор на одну смену. Цель договора — выполнить задание по развозу местного груза.

В тесном контакте с диспетчерами отделений, дежурные помощники начальника распорядительного отдела успешно справились с доставкой груза предприятиям Урала.

Перевыполнили задание по развозу местного груза Свердловское, Камышловское, Тюменское, Егоршинское и Надеждинское отделения. За первую половину суток 31 мая наша смена обеспечила этим отделением высокий показатель по грузовой работе.

Закрепляя достигнутые успехи, мы обязались добиться во всесоюзном соревновании улучшения поездной работы на дороге и выдвигаем на соревнование за лучшую единую смену дороги, смену старшего помощника начальника распорядительного отдела тов. Буркова.

Г. ПАЛКИН — старший помощник начальника распорядительного отдела службы движения.

Свердловское отделение продолжает отставать

Новый график движения поездов на дороге выполняется неудовлетворительно. Отправление поездов по расписанию не превышает 66 проц., а проследование их составляет не более 30—35 процентов.

Особенно отстает Свердловское отделение, где проследование по расписанию снизилось до 17 процентов, поезда продвигаются с участковой скоростью 6 километров в час. На отделении продолжает практику массовой отмены поездов при наличии большого парка вагонов. Только за три дня по станции Свердловск-сортировочная отменены десятки поездов, из них четыре — по неготовности составов и три по неподходу груза, тогда как необходимый груз имеется в избытке на любой станции узла.

Вместе с тем допускаются грубые нарушения плана формирования поездов, что приводит к нарушению графика на соседних отделениях. 28 мая маневровый диспетчер станции Свердловск-пассажирская тов. Овсянников и дежурный по отделению т. М. Палкин отправили на Тюмень три транзитных поезда с нарушением плана формирования, поставив в них груз направлением на Богданович и далее. Дежурный по отделению тов. Палкин выпустил эти поезда пачкой, затормозив поездную работу станции Богданович, что привело к ухудшению движения поездов на Камышловском отделении.

Положение с выполнением графика нетерпимое.

А. З. БЕРЗИН — старший диспетчер-графист.

МАЙСКИЕ ПЛАНЫ ВЫПОЛНЕННЫ ДОСРОЧНО

Сила коллектива

В ответ на обращение железнодорожников Московского узла тюменские вагонники включились в социалистическое соревнование за достойную встречу Всесоюзного дня железнодорожника. Майский план ремонта вагонов коллектив закончил к 23 мая с большим перевыполнением.

Высоких показателей достигли токари механического цеха тт. Иночкин и Тепнин. Оба они — тысячники. С большим мастерством выполняют поковочную работу кузнецы-трехсотники тт. Кондюков и Соколов. Свыше 2,5 норм ежедневно дает токарь-бандажник тов. Лежнин. Кроме этого тов. Лежнин обучил токарному делу трех молодых рабочих.

Напряженно трудятся работники автоконтрольного пункта, где мастером тов. Пельмский. Впереди здесь идут коммунисты и комсомольцы. Комсомолец слесарь-автоматчик тов. Кудрявцева постоянно выполняет свою норму на 300 процентов. Автоматчик коммунист т. Богословская успешно работает на сложных приборах автомата.

Тюменские вагонники, готовясь к достойной встрече Дня железнодорожника, обязались выполнить годовой план капитального ремонта вагонов к 1 сентября. Боевой коллектив поставил себе цель завоевать первенство на дороге.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

ПАРОВОЗЫ СВЕРХ ПЛАНА

Коллектив подьемного цеха паровозного депо Свердловск-пассажирская во всесоюзном соревновании взял обязательство: отремонтировать в мае сверх плана 4 паровоза. Свое обязательство коллектив с честью выполнил. В последних числах мая из ремонта выпущен сверх плана четвертый паровоз.

По-гвардейски работает слесарь-экипажник Василий Георгиевич Русаков. 28 мая вдвоем с учеником тов. Кокориным они подогнали 14 подшипников по шейкам и подготовили экипаж. Т. Русаков выполнил в этот день 8 норм.

Слесарь Сергей Семенович Копасов 29 мая работал за семерых.

П. ПОПОВ — секретарь партбюро.

ЕДИНЫЕ СМЕНЫ— ЗАЛОГ БОЕВОЙ РАБОТЫ

Единые смены на железнодорожном транспорте давно оправдали себя. Мне припоминается дружная и слаженная работа единой комсомольско-молодежной смены одной из прифронтовых дорог, на которой приходилось работать. Эта смена отлично выполняла все измерители.

Командуя движением поездов на участке южного диспетчерского круга Надеждинского отделения, мне приходилось постоянно работать в одно время со сменой дежурного по станции Верхотурье тов. Бабайлова и дежурным по депо Кожиним. Итог работы каждый раз был хорошим. 100 процентов поездов отправляли по графику, скоростными методами обрабатывали все поезда.

Смена знала меня, а я смену. В свободное от дежурства время я выезжал на станцию Верхотурье, собирал составительскую бригаду, стрелочников, кондукторов, машинистов и рассказывал им, как организовывать скоростную обработку поездов, выяснял, что мешает слаженной работе. Мне удобно было работать с этой сменой. Я был уверен, что мое задание будет выполнено точно и добросовестно: тов. Бабайлов не выбьет поезд из графика, кондуктор тов. Окишев за 10 минут осмотрит и примет поезд. За это же время автоматчик т. Кошкин опробует тормоза. Машинисты Рычин, Дряхлов по-кривonosовски проведут поезд. Поэтому мне легко было мобилизовать этот коллектив на выполнение любого задания.

Теперь, когда я стал руководить поездной работой на другом диспетчерском круге, мое дежурство часто совпадает с работой смены дежурных по станции Надеждинск — тов. Калашиниковым, Богословск — тов. Гвоздевым. Эти люди меня понимают, как говорится, с полуслова. В ответ на мое распоряжение слышу одно:

— Есть, будет выполнено, товарищ диспетчер!

13 мая я дал команду т. Гвоздеву организовать для завода имени Серова 3 тяжеловесных поезда с углем.

— Ваше задание выполним, — сказал тов. Гвоздев.

Слова его не разошлись с делом. Через несколько часов я нанес на график три синих линии. Это вели тяжеловесные угольные кольцовки машинисты тт. Людников, Луканин, Жадов.

Трудовое содружество со сменой тов. Калашикова положительно сказывается на организации движения поездов по графику. Но не всегда мне приходится работать с одними и теми же людьми. Очень часто смены меняются. И в таких случаях я не всегда добивался успеха. Диспетчер, не знающий людей, с которыми он работает, уподобляется командиру, оторванному от подразделения. Вот почему и я, и диспетчер нашего отделения тов. Бобров, и дежурные по отделению тт. Смагин, Архипов не раз ставили вопрос перед руководством отделения о создании единых смен. Наши предложения всегда одобрялись, но ни начальник отделения тов. Канделитский, ни начальник политотдела тов. Промов не осуществили на деле организацию единых смен. И теперь, несмотря на приказ руководства дороги, укомплектование таких смен идет крайне плохо.

Диспетчеры не только работают с разными сменами, но и меняются не в одно время с работниками линии. На линии смены меняются в 8 часов по местному, а диспетчеры — в 8 часов по московскому времени. Эти два часа я считаю пустыми, так как диспетчеры, в ожидании скорого окончания дежурства, не стараются разумно спланировать работу новой смены, а дежурные по станциям ожидают нового диспетчера.

Необходимо в ближайшие дни укомплектовать единые крепкие смены и строго следить за их постоянным составом. Каждый диспетчер на участке должен дежурить с постоянной сменой дежурного по станции и дежурным по депо. А дежурный по отделению с постоянными диспетчерами.

Создание единых смен снизу доверху является залогом успешной работы отделения, важнейшим рычагом в поднятии работы дороги.

Н. НОВИКОВ — диспетчер Надеждинского отделения.



В. ДУБСКИХ — стахановец, производящий паровозные трубы депо Свердловск-пассажирская, по боевому справляется с работой.

Комсомольцы в авангарде молодежи

Переходящее красное знамя дороги завоевали комсомольцы заготовительного цеха паровозного депо Тюмень. Все они стахановцы, перевыполняют производственное задание. Так слесарь тов. Катаев ежедневно дает две-три нормы. Хорошо работает комсомольская группа механического цеха депо.

Комсомольцы — машинисты тт. Тимкин, Платонов, Ковязин, Рябов, Конюхович водят тяжеловесные поезда, экономят топливо. Последний раз тов. Тимкин провел поезд весом 4000 тонн, техническую скорость перевыполнил на 4 километра в час.

Стахановские образцы в работе показывают комсомольцы — вагонники. Комсомольцы тт. Тепнин и Иночкин являются гвардейцами трудового фронта. В отдельные дни они дают по 8—12 норм в смену каждый. Поездной вагонный мастер комсомолец тов. Жуковский систематически водит поезда без дополнительной заливки бука и мелкого ремонта.

Первомайский приказ товарища Сталина мобилизовал комсомольцев на новые трудовые подвиги. Комсомольцы и несоюзная молодежь отделения вступили в социалистическое соревнование за достойную встречу Всесоюзного дня железнодорожника.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.

Бдительный машинист

Машинист тов. Баркалов бдителен на работе, он зорко следит за сигналами, дважды предотвратил возможные аварии на участке Смычка — Свердловск — сортировочная. Руководство дороги обьявило тов. Баркалову благодарность с занесением в трудовую книжку и выдало денежное вознаграждение.

В конце мая тов. Баркалов, следуя с поездом № 527, также предотвратил аварию. Коммунист-механик показывает пример большевистского отношения к труду, пользуется почетом в коллективе машинистов электродепо Свердловск-сортировочная.

ИСАЧКИН — зам. начальника депо.

Равнодушие

Хриплый голос из радио-репродуктора обьявил о посадке на пригородный поезд. Можно было ожидать, что сейчас на перрон станции Свердловск-пассажирская устремятся пассажиры. Но этого не произошло. Сообщение по радио, как всегда, опоздало. Поезд, еще задолго до этого, был похож на переполненный трамвай. Люди не только заполнили все тамбуры, но и расположились на подножках и площадках между вагонами.

Поезд тронулся. Дежурные милиционеры заняли свои места. Безучастно, скучающими глазами наблюдали они за проплывавшими мимо них вагонами переполненного поезда. Милиционеры одолевала зевота.

Как бы вел себя начальник пассажирского отделения т. Фадеев, увидев такую сценку, мы не знаем. Но нам хорошо известно,

что руководители этого отделения продолжают недооценивать важность пригородного сообщения. Поезда опаздывают. Штат проводников до сих пор не укомплектован. В поезде Синарского направления на 8 вагонов меньше, чем полагается по норме. Другие также неполнокомплекты. Вагонный парк содержится небрежно.

— Я принял все зависящие от меня меры, — как заклинание твердит начальник 3 вагонного участка тов. Косиков в ответ на справедливые претензии. Но в то же время в некоторых вагонах разбиты окна, неисправны двери, уборные закрыты на «ремонт» и еще целый ряд неисправностей, которые давно следовало устранить.

Заместитель начальника Свердловского отделения тов. Рыбак хорошо осведомлен о состоянии пригородного движения. Он может дать на этот счет любую справку и заранее принять к све-

денно любое указание. Но и после этого все останется по-старому.

В начале мая на оргсовещании политотдела отделения обсуждался вопрос о состоянии пригородного движения. В своем постановлении политотдел указал тт. Рыбак и Фадееву на отсутствие с их стороны решительной борьбы за своевременное проследование поездов.

Перед коммунистами и всеми работниками 3-го вагонного участка политотдел тогда еще поставил задачу добиться образцового технического состояния каждого вагона, включенного в составы пригородных поездов и установить строгий контроль за их ремонтом.

Внимание работников вокзала было обращено на лучшее обслуживание пассажиров.

Но вот прошло больше 20 дней, и изменений никаких нет. Все то же равнодушие, нежелание принять решительные меры.

Д. ЕГОРОВ.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 31 мая

В течение 31 мая на фронте ничего существенного не произошло.

По уточненным данным за 29 мая уничтожено не 94 немецких самолета, как об этом сообщалось ранее, а 143 немецких самолета.

Нашими кораблями и авиацией в Черном море потоплен транспорт противника водоизмещением 8000 тонн и в Финском заливе потоплены тральщик и транспорт противника.

За 30 мая частями нашей авиации на разных участках фронта уничтожено или повреждено 11 немецких танков, 70 автомашин с войсками и грузами, 45 повозок с боеприпасами, 12 автоцистерн с горючим, радиостанция, 16 полевых и зенитных орудий, 11 зенитно-пулеметных точек, разбито 82 железнодорожных вагона и паровоз, взорвано 2 склада с боеприпасами, рассеяно и частично уничтожено до восьми рот пехоты противника.

На одном из участков Ленинградского фронта батальон немецких автоматчиков пытался обойти наши подразделения, которыми командуют тт. Неда и Баранов. Нанеся врагу большой урон ружейно-пулеметным огнем, наши бойцы перешли в контратаку. В

рукопашной схватке противник был отброшен с большими для него потерями. Только у переднего края обороны наши бойцы насчитали 160 вражеских трупов.

Артиллеристы подразделения, действующего на Южном фронте, уничтожили 6 немецких танков, несколько минометов и пулеметов и не менее 150 немецких солдат и офицеров.

Группа наших бойцов, под командованием лейтенанта Дежкова, заминировала дорогу, соединяющую два опорных пункта немецкой обороны. На следующий день на минах взорвался проходивший по дороге немецкий танк.

Отряд смоленских партизан «Смерть фашизму», под командованием тов. С., уничтожил немецкий танк, 5 автомашин, трактор-тягач и 35 гитлеровцев.

Пленный ефрейтор 4 немецкой танковой дивизии Йозеф С. рассказал: «В конце 1940 года меня, в числе тысячи поляков, послали на принудительные работы в Германию, на строительство фабрики в Дудерштайте. Жили мы в лагере, обесчеленном проволокой, кормили отбросами и гнилью. За 3 месяца от голода и болезней в лагере умерло около 90 человек».

Могила в лесу

Многое встречается на полях и дорогах войны. Здесь советские люди уже совершили и продолжают совершать богатейшие подвиги, которыми не годы, а тысячелетия будут восхищаться народ. Здесь чуткая душа человека, одетого в солдатскую шинель, непосредственно и особенно глубоко ощущает большое и малое людское горе. Здесь часто невольно останавливаешься перед тем, что создавалось многими десятилетиями упорного труда и вдруг было безжалостно разрушено в одно мгновение, останавливаешься для того, чтобы еще раз послать проклятие лютому врагу, еще раз проверить исправность своего оружия и с новой силой двинуться вперед.

Особенно полно и сладостно переживается здесь каждая наша победа — пусть это будет выигранная историческая битва за Москву, или же благополучный исход борьбы за безымянную высоту, за перекресток самых обычных родных дорог. Здесь каждый простой на первый взгляд факт говорит о собранности и благородстве наших людей.

По лесной дороге ухабистой, грязной, избитой вражескими минами движутся люди, подводы, пушки. Почти совсем рядом идет горячий бой за укрепленную высоту. Раскатило ухают пушки, противно завывают мины, далеко по лесу разносится методическая дробь пулеметов, треск автоматов, щелканье винтовок.

По-весеннему приветливо греет солнце. Едва смолкнет гул стрельбы, слышно щебетанье птиц, журчанье ручья в лесных зарослях. Свежий ветерок покачивает кроны повеселевших, оживших деревьев.

В стороне от дороги — совсем свежий могильный холм. Останавливаешься возле него и долго

стоишь в раздумье. На могиле сосновый столбик, грубо отесанный саперным топором. К столбику приделана неуклюжая, видимо вырезанная второпях кинжалным штыком из цинкового патронного ящика пятиконечная звезда. На этом незатейливом памятнике надпись: «Боевому товарищу, погибшему в борьбе с подлым врагом».

Задумаешься, глядя на эту суровую надпись, и забудешь о смерти, которая здесь, поблизости, о лишениях фронтовой жизни. Слишком много человеческой теплоты, больших чувств вложено в это простое сооружение.

Боевые друзья, наверняка, рискуя своей жизнью, вынесли бедошанное тело воина с поля битвы, презирая смерть и усталость, не обращая внимания на разрывы снарядов и свист пуль, выбрали самое лучшее место, вырыли могилу и, чтобы выразить свое уважение к погибшему, соорудили этот памятник. Просто и вместе с тем величественно...

Стоя перед этой обычной могилой в лесу, произвольно устремляешь свою мысль в будущее:

— Кончится война. Враг будет разбит и отброшен далеко за пределы родной земли. Заживут раны, высохнут слезы, забудется горе. Но никогда не забудет народ своих сыновей, павших на полях сражений в борьбе за радость и счастье людей, за нашу честь и свободу. Народ согреет любовью память о тех, кто погиб в борьбе с врагом. Не забудет и того, на чьей могиле сосновый столбик с блестящей пятиконечной звездой из цинковой жести.

Дорога уходит вперед на Запад. По ней движутся люди, подводы, пушки. Бойцы крепче сжимают свои винтовки.

М. ДАНИЛКИН — военком Энской части.

ПОПРАВКА

В № 73 газеты «Путевка» в передовой статье «Множить ряды тяжеловесников» допущена ошибка. В пятом абзаце следует читать: «Один только машинист

депо Тюмень комсомолец Тимкин в апреле провел 14 тяжеловесных поездов, перевез 22 тысячи тонн груза сверх нормы».

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