

ПУТЕВКА

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

№ 83 (2214)

Вторник, 23 июня 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Добиться того, чтобы 1942 год стал годом окончательного разгрома немецко-фашистских войск и освобождения советской земли от гитлеровских мерзавцев!

И. СТАЛИН.

Создадим в каждом депо месячный запас топлива

Машинисты передового на дороге депо Свердловск-пассажирская в своем письме, опубликованном в «Путевке» 18 июня, предлагают создать к XXV годовщине Октября в каждом депо месячный запас угля, за счет экономии подготовить топливный резерв на зимний период.

Это ценное начинание, которое уже нашло отклик у передовых машинистов - лунинцев, должны подхватить коллективы всех депо, их руководители, машинисты-инструкторы, теплотехники. Во Всесоюзном социалистическом соревновании нужно развернуть борьбу за создание топливного запаса в каждом депо, каждой паровозной бригадой.

Сейчас, когда по предложению свердловских паровозников, уральцы борются за право подписания полугодового рапорта товарищу Сталину, когда гвардейцы тыла становятся на сталинскую вахту и добиваются в июне месяце наивысших показателей, необходимо добиться и максимальной экономии угля — этого стратегического сырья.

Лучшие машинисты — мастера лунинских методов работы тт. Логинов, Чемоданов, Жеребицкий, Ваганов, Маклаков (и сотни других, в совершенстве изучив свою машину, любовно за ней ухаживая, достигают хороших результатов по экономии угля.

Все возрастающих успехов в экономии топлива добиваются паровозники депо Свердловск-пассажирская. Депо, в недалеком прошлом допускавшее пережоги, в апреле уже имело экономию 6,6 проц., в мае 14,2 проц. Судя по первой декаде в июне экономия будет еще выше. Здесь умело используются все средства экономного отопления локомотивов, топливные отходы и суррогаты.

Однако, чтобы создать месячный запас топлива в каждом депо, нашим паровозникам нужно еще очень много поработать, особенно коллективам депо Камышлов (начальник тов. Дедков) и Свердловск-сортировочная (начальник тов. Бондарь), которые до сих пор не избавились от пережога.

Камышловские машинисты только за первую декаду июня непроизводительно сожгли 163 тонны угля.

До тех пор в этом депо не избавятся от пережога и не начнут экономить уголь, пока руководители не ликвидируют запущенности котельного хозяйства. К этому важнейшему требованию в эксплуатации паровозного парка здесь относятся наплевательски. Теплотехник депо Михайлов не выполняет своих прямых обязанностей, не борется за улучшение теплотехнического состояния паровозов. Доказательством такой работы служит тот факт, что за 18 дней июня этот, с позволения сказать, руководитель теплотехнического хозяйства осмотрел всего лишь... два котла.

Пренебрегают здесь и применением топливных отходов и суррогатов.

Из-за отсутствия настоящей борьбы с пережогами в депо Камышлов и Свердловск-сортировочная дорога перерасходовала в мае 2 процента угля.

Топливо — важнейшее стратегическое сырье. Сейчас, в условиях войны его нужно особенно строго экономить, производительно сжигать. Нужно летние месяцы использовать для создания в каждом депо зимних топливных запасов.

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЧЬЯ СТАЦИОННАЯ СМЕНА БУДЕТ ЛУЧШЕЙ В ИЮНЕ?

Смены тт. Глухова, Ермашука, Сенченкова работают по-куликовски, отправляют поезда точно по графику

Смена Глухова — передовая на станции Кузино

Смена дежурного по станции Кузино Виктора Глухова прочно удерживает первенство. Соревнуясь со сменой тов. Сивакова, она в мае по всем показателям вышла победителем.

Еще производительнее работает смена Виктора Глухова в июне. За полмесяца не было допущено ни одного срыва поезда с графика. Все поезда отправляются точно по расписанию. Изю дня в день здесь выполняется план погрузки и выгрузки.

Стахановцы — составители этого боевого коллектива тт. Скутин и Привалов быстро и высококачественно формируют составы. План формирования за 15 дней июня выполнен на 130 процентов.

Теперь смена во главе с молодым командиром Виктором Глуховым упорно добивается таких показателей, которые бы дали ей возможность в конце июня занять место лучшей смены на дороге.

Личным примером

Аполинария Михайловна, вступая в дежурство, осматривала стрелки.

— Такую грязную я не приму, — сказала она. Взявшись за баланс, Аполинария Михайловна увидела, что стрелка разрезана. Она позвонила дежурному по станции:

— Две стрелки разрезаны, их нужно исправить; остальные грязные. Стрелочника Долгих я не отпускаю до тех пор, пока он не приведет стрелки в порядок.

— Правильно! Так и действуйте, — ответил дежурный. — А сейчас проверьте свободу пути для приема поезда № 442.

По-лунински работает стрелочница станции Дружинино Аполинария Михайловна Аверина. Она содержит стрелки в образцовом состоянии, сама выполняет несложный ремонт: меняет болты, шайбы. У нее всегда имеется запас мелких деталей. Не раз тов. Аверина предупреждала аварии, обнаруживая неисправные рельсы.

Свой опыт Аполинария Михайловна передает молодым рабочим. Стрелочницы тт. Морозова и Дерягина пришли на производство две недели назад. С помощью тов. Авериной они быстро освоили дело и теперь работают не хуже старых, опытных стрелочников.

Особенно требовательна стрелочница-лунинка к тем, кто небрежно относится к своим обязанностям. Во время смены она непустит сменщика, пока тот не вычистит свои стрелки, не приведет их в порядок. Личным примером подтягивая отстающих, Аверина учит их, как нужно работать в условиях военного времени.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

ГРАФИК ДЛЯ НАС — ЗАКОН

За время работы по новому графику с 25 мая по 13 июня моя смена отправила все поезда по расписанию.

Мы переняли и широко используем опыт тов. Г. И. Куликова по скоростной обработке поездов. Вступая в дежурство, я заключала социалистический договор с машинистами, осмотрщиками вагонов, главными кондукторами. Комплексное соревнование работников всех служб обеспечивает успех дела.

Составитель тов. Шешуков формирует поезда за 20 — 25 минут вместо 30 по норме. Он обеспечивает своевременную подачу порожняка на фронты выгрузки и уборку груженых вагонов, заранее подбирая их в группы по маркам для прицепки к транзитным поездам. Вагоны с углем на склад топлива подают поездами паровозами. Весовщик тов. Чалская своевременно информирует клиентов о подходе порожняка, умело организует грузовую работу. В результате этого мы систематически перевыполняем план погрузки.

С огоньком, с инициативой работает смена старшего осмотрщика вагонов тов. Пустовалова. Она заранее подготавливает состав к отправлению, опробует автотормоза маневровым паровозом. Поезда, как правило, отправляются с нулевой утечкой воздуха.

Соревнуюсь с нашей сменой,

машинисты тт. Чубаров, Деев, Сотников и другие водят тяжеловесные поезда на 400—500 тонн больше нормы. Тов. Чубаров не раз водил на Тавду одним паровозом сдвоенные тяжеловесные поезда.

Моя смена соревнуется со сменой дежурного по станции Егоршино тов. Ченцова. В мае мы заняли по всем показателям первое место в этом соревновании. а наша станция Туринск завоевала переходящее красное знамя Егоршинского отделения.

Этих успехов мы добились путем подтягивания отстающих работников. Смена тов. Матюка длительное время отставала, тянула назад показатели всей станции. Дело в том, что тов. Матюк, не имея достаточного опыта, не мог сосредоточить работу смены на основном, он разбрасывался. Я стал заходить к тов. Матюку во время его дежурств и помогал ему организовать смену на подготовку к отправлению первоочередных поездов. Крепко взялся за отстающую смену и начальник станции тов. Аптекарь. Теперь смена тов. Матюка работает не хуже других.

Распространяя передовые методы труда, подтягивая отстающих к передовым, мы будем работать еще лучше и добьемся, чтобы наша станция стала передовой на дороге.

С. ЕРМАШУК — дежурный по станции Туринск.

Грузить больше и быстрее

Развезли весь местный груз

Коллектив смены, вступающий на дежурство в ночь на 17 июня, обсудил телеграмму начальника дороги о массовой выгрузке и развозе местного груза. Составители тт. Удачин, Копчинский. Джун взяли обязательство обеспечить подачу и развоз всего местного груза. Свое слово они сдержали.

Работая за маневрового диспетчера, заместитель начальника станции кандидат в члены ВКП(б) тов. Паникин умело организовал формирование поездов и грузовую работу. Он сумел развезти весь местный груз на стан-

ции Путевка, Аппаратная, Уктус и Свердловск-пассажирская. Груз на Тагильское отделение был отправлен специальным поездом.

Организованно работали грузовые работники смены старшего весовщика тов. Пятковой. В адрес 4-го стройучастка прибыла вертушка с дровами, но экспедитора на фронте выгрузки не оказалось. Весовщики член ВКП(б) тов. Сарашулова и Малышева вызвали ночью экспедитора с квартиры и обеспечили выгрузку 41 вагона дров.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции Шарташ.

План погрузки перевыполнен

Коллектив станции Поклевская 15 июня выполнил полугодовой государственный план погрузки на 108 процентов.

Лучше других работает смена тов. Сенченкова, она борется за увеличение пропускной способно-

сти станции, отправляет поезда точно по графику, добивается нулевого остатка вагонов под выгрузкой.

АТАМАНЧУК — нач. станции. ЗВОНАРЕВ — секретарь партбюро.

Составительские бригады в борьбе за первенство

220 процентов задания

Петр Семенович Шалин — старый, опытный составитель станции Свердловск-сортировочная. Не раз он давал выдающиеся рекорды в формировании поездов, о которых в свое время писала газета «Гудок».

Но в соревновании составителей-скоростников, начатом по инициативе тов. Фетисова, тов. Шалин отставал. Фетисов и Елисеев выполняли задание на 210 проц., формировали поезда в отдельные дни за 12—15 минут. Шалин радовался от души успехам товарищей.

Он сам стал работать лучше, используя каждую минуту для ускорения формирования. В первой декаде июня подвели итоги соревнования. Первое место занял Петр Семенович, перегнав и Фетисова и Елисеева. 16 июня тов. Шалин дал новый рекорд. Он выполнил задание на 220 процентов, затратив на формирование каждого поезда 12,6 минуты.

Высоких показателей за последние дни добился составитель тов. Жужгов. Работая в трудных условиях, он довел производительность труда до 180 процентов, затратив на обработку поезда 26,5 минуты.

Соревнование продолжается. Фетисов и Елисеев серьезно оспаривают первенство тов. Шалина. Они упорно борются за лучшую составительскую бригаду на сети дорог.

За первое место на сети

В дежурство 19 июня я добился нового успеха в скоростном формировании поездов по методу Краснова-Кожухаря. В этот день моя бригада выполнила задание на 260 процентов, затратив на обработку каждого состава по 10 минут, вместо часа по норме.

Составительская бригада работала тремя паровозами: двумя маневровыми в паре формирования и одним осадочным со стороны горки. Дежурный по горке тов. Устюжанин сформировал 12 красноярских поездов, на обработку которых я затратил всего лишь несколько минут, устранив запуск и выкидку больных вагонов. Четко и быстро работали сцепщики тт. Подкосов и Окунцев, машинисты маневровых паровозов тт. Майоров и Гаев, стрелочники во главе с тов. Ключник. Большую помощь нам оказал маневровый диспетчер тов. Кривенко.

Это дежурство показало, что мы имеем еще некоторые резервы для ускорения формирования поездов. Бригада единодушно решила к Сталинскому дню железнодорожника сократить время формирования поездов до 7—8 минут и завоевать первое место на сети дорог.

Н. ФЕТИСОВ — составитель станции Свердловск-сортировочная.

Год Отечественной войны и боевые задачи железнодорожников

Прошел год со дня вероломного нападения фашистской Германии на нашу страну. Под руководством великого полководца товарища Сталина Красная Армия нанесла гитлеровским ордам сокрушительные удары, похоронив легенду о «непобедимости» немецкой армии. Наши силы растут. Заключенные недавно договор СССР с Великобританией о союзе в войне против гитлеровской Германии и о сотрудничестве и взаимной помощи после войны, а также соглашение с Соединенными Штатами Америки являются новым ударом по врагу и приближают день нашей победы. Сплоченный, как никогда вокруг партии Ленина-Сталина, советский народ живет единой мыслью — разгромить фашистских оккупантов в 1942 году.

Крепкую помощь фронту оказывают железнодорожники нашей дороги имени Л. М. Кагановича. Во все увеличивающемся объеме доставляем на фронт грозное уральское оружие, снабжая в то же время заводы сырьем и топливом в возрастающих размерах. Танками и пушками, доставленными железнодорожниками уральской магистрали, наши богатыри-гвардейцы громят врага на Харьковском направлении, уральские бомбы и снаряды лавиной обрушиваются на фрицев под Севастополем и Ленинградом.

Самоотверженно, не считаясь со временем, трудятся на своих постах передовые люди нашей дороги, подлинная гвардейцы тыла. Машинисты депо Тюмень тт. Макалов и Ваганов в мае перевыполнили норму технической скорости на 7 километров в час и сэкономили 78 тонн угля. Дежурный по станции Гороблагодатская т. Куликов, овладев скоростными методами работы, отправляет все поезда по графику. Составитель станции Свердловск-сортировочная тов. Фетисов выполняет задания на 260 проц. и довел скорость формирования поездов до 10 минут, вместо часа по норме. Высоких показателей в отправлении и проследовании поездов по графику добивается диспетчер Надеждинского отделения тов. Новиков.

За год Отечественной войны на дороге выросли тысячи двухсотников и трехсотников, десятки тысячников. Большинство рабочих паровозного депо Свердловск-пассажирская, Тюменского вагонного участка и других предприятий ежедневно вырабатывают по две

— ★ —
Н. ЗАКОРКО —
начальник дороги имени Л. М. Кагановича
— ★ —

нормы и более. Токарь тов. Мезелин первый стал тысячником. Вслед за ним кузнец вагонного депо Смычка тов. Корзунин, токари Тагильского путейского завода тт. Наумов и Карякин, в Свердловске — электрообмотчица Раиса Кыштымова, фрезеровщик тов. Исаев и многие другие стали работать каждый за десятых, отдавая все силы для помощи фронту.

Коллектив дороги заслуженно гордится этими передовиками, ибо воспитание и выраживание гвардейцев тыла, новаторов транспорта — наш лучший вклад в дело обороны любимой Родины.

Железнодорожники уральской магистрали внесли в фонд обороны не один миллион рублей, построили несколько бронепоездов, поездов-бань, передвижных мастерских, помогли фронтным дорогам техникой и кадрами. В посылке теплых вещей, подарков, дружеских писем они выражают фронтовикам свою горячую любовь и заботу.

Помощь фронту крепнет с каждым днем. Но, подводя итоги работы за год Отечественной войны, мы должны вскрыть новые резервы, мобилизовать все силы на выполнение первомайского приказа товарища Сталина.

Наша дорога все еще отстает. Мы не выполняем план погрузки и перевозок важнейших народно-хозяйственных грузов, лимитируя работу предприятий. Особенно плохо работают решающие отделения — Свердловское и Тагильское. Почти ежедневно Свердловский узел задерживает прием поездов со стороны Камышлова, Егоршино, Тагила. Поезда на Свердловском отделении продвигаются крайне медленно.

На Тагильском отделении неудовлетворительно организован развоз местного груза и выгрузка, не выполняется регулировочное задание по сдаче порожняка на Егоршинское и Надеждинское отделения, чем срывается выполнение плана погрузки.

Железнодорожники нашей дороги вступили в социалистическое со-

ревнование с передовой Томской дорогой. Трудящиеся Свердловской области готовят сейчас полугодовой рапорт товарищу Сталину. Это обязывает нас крепко подтянуться и улучшить свою работу. В первую очередь в организации погрузки и выгрузки и ускорении продвижения поездов.

Железнодорожники горят стремлением вывести дорогу в передовые и завоевать переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Но у нас не хватает одного — повседневного четкого руководства соревнованием, умения направить его силу на подтягивание отстающих участков.

Это приводит к тому, что успехи передовых коллективов нередко сводятся на нет плохой работой соседних участков. Составители станции Свердловск-сортировочная формируют поезда скоростными методами. Но среди диспетчеров Свердловского отделения нет большевистской борьбы за быстрое продвижение поездов. Начальник отделения тов. Коренский не возглавил соревнования в диспетчерском коллективе, не помогает диспетчерам овладеть передовыми методами организации движения поездов. А в результате этого поезда, сформированные составителями за 10—15 минут, очень долго простаивают на станции в ожидании отправления по неприемным участкам.

Хорошо поставлено руководство соревнованием в паровозном депо Свердловск-пассажирская. Начальник депо т. Перекальский и секретарь партбюро тов. Попов организовали передовых опытных рабочих на повседневную помощь новичкам и отстающим. Здесь нет ни одного рабочего, который бы не выполнял нормы. Лунинским движением охвачено более 80 процентов паровозников. В этом сила соревнования и залог успеха коллектива депо, который с честью держит переходящее Красное знамя 3-й гвардейской стрелковой дивизии.

Вступая во второй год Отечественной войны, год решающих боев с фашистскими оккупантами, железнодорожники дороги имени Л. М. Кагановича должны сделать все для того, чтобы наша дорога все больше и лучше выполняла воинские перевозки, отдать все силы на выполнение пересмaysкого приказа товарища Сталина о разгроме гитлеровцев в 1942 году.

Знатного дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова, Виктор Глухов — дежурный по станции Кузино достиг замечательных успехов. Его фронтвая смена отправляет все поезда по расписанию, скоростными методами обрабатывает составы, борется за снижение рабочего парка вагонов.

Опыт работы мастера скоростного формирования поездов тов. Фетисова — составителя станции Свердловск-сортировочная перенял комсомолец составитель этой станции тов. Елисеев. Теперь он формирует поезда быстро и высококачественно.

Высокую производительность труда во всеобщем соревновании показывают вагонники. В комсомольской группе механического цеха Тюменского вагонного участка все комсомольцы являются двухсотниками и трехсотниками. Группорг тов. Глушкова выполняет задание на 350—450 процентов.

Так комсомольцы и молодежь нашей дороги помогают Красной Армии выполнять первомайский приказ товарища Сталина.

Г. ТРИФОНОВ — помощник начальника политотдела дороги по комсомолу.

УЧЕБНЫЙ ГОД В ШКОЛАХ ДОРОГИ

В этом учебном году — в условиях военного времени — школы дороги работали несравненно лучше, чем в прошлые годы. Стало больше оперативности, больше требовательности. В школах, как и в других коллективах дороги, было организовано социалистическое соревнование за выполнение обязательств, взятых в новомодном письме уральцев товарищу Сталину.

В итоге резко повысилась успеваемость и качество знаний учащихся. По сравнению с прошлым годом она доведена до 92,5 процентов. Многие учащиеся закончили учебный год с отличными и хорошими оценками. 131 класс дал стопроцентную успеваемость, тогда как в прошлом году таких классов было только 62.

Особенно хорошо было поставлено обучение учащихся в начальных школах — № 80 на ст. Ольховка и № 75 на ст. Яловка, где успеваемость учащихся равна 100 процентам. В число передовых вышли также школа № 52 — ст. Тюмень (зав. школой тов. Протопопова), школа № 66 — ст. Сарга (директор тов. Кристинина), школа № 39 — ст. Н. Тагил (директор тов. Бояринов), школа № 51 — ст. Тюмень (директор тов. Музалевская), школа № 63 — ст. Кузино (директор тов. Брылина).

Наше школы имеют мастеров педагогического труда, учителей-отличников. Среди них тт. Селинская, Серебренников, Архангельская, Гоголева, Самохвалова, Дудина, Южакова, Бояринов, Микрюкова, Кузнецова, Музалевская, Иванова и другие.

В этом году учителя и учащиеся провели большую общественно-полезную работу, помогая фронту сбором теплых вещей, сбором средств на танковую колонну «Комсомолец Свердловская», сбором так необходимого металлического лома.

Хороши результаты работы школ по всеобщей. Все учащиеся сдали испытания по всеобщей. Большинство из них получило хорошие и отличные оценки. Во всех школах систематически по расписанию проводились политинформации и политчасы, пионерские сборы, посвященные великой отечественной войне, встрече с бойцами Красной Армии и знатными железнодорожниками.

Очень сильно оживило работу пионерских отрядов тимуровское движение. У пионеров в этом году чувствовалось больше ответственности за учебу и общественную работу. Больше заботы о школе, о товарищах и особенно о семьях бойцов и эвакуированных.

Организовано было проведено и сельско-хозяйственное обучение учащихся. Многие из них сдали испытания на трактористов и сами работали на тракторах в колхозах во время сева. В большинстве школ дороги организованы подсобные хозяйства. Для оказания помощи совхозам и колхозам в период летних работ все средние и неполные средние школы дороги заключили договоры с колхозами и совхозами, и учащиеся большинства школ уже выехали на работы.

Наряду с положительными моментами имеется много недостатков. Руководители школ не сумели полностью охватить всех детей школой. На дороге все еще не организованы детские столовые и ученические мастерские. Слабо воспитывалось у учащихся чувство любви к железнодорожному транспорту и мало уделялось внимания подготовке железнодорожников различных профессий из числа учащихся. Плохо была организована передача опыта учителей дороги, показавших лучшие образцы работы в условиях войны. В этом прежде всего повинен отдел школ.

За год работы в условиях Отечественной войны учителя и учащиеся сделали многое. Наступает время подготовки школ к новому учебному году. К этой работе должны быть привлечены не только учителя, но и учащиеся, родители, вся общественность — партийные, комсомольские, профсоюзные организации дороги. Их долг — помочь школам хорошо подготовиться к новому учебному году. Для этого необходимо практиковать организацию единых школьных дней и воскресников.

Только самоотверженным трудом работников школ, учащихся, родителей и при помощи общественности можно на «отлично» подготовить школы к началу занятий, создать нашим детям все условия для учебы.

Е. БУШМАНОВА — начальник дорожного отдела школ.

За нулевой балл на околотке

Крепкий здоровый путь — основа безаварийной работы транспорта. Околоток, которым я руковожу, на Тюменской дистанции пути считается передовым. Прошедший недавно путеизмеритель показал отличное состояние пути. У нас крепкая трудовая дисциплина, нет брака в работе.

Коллектив нашего околотка охотно включается в социалистическое соревнование за лучший околоток на дороге и обязуется содержать путь в отличном состоянии, широко применять лунинский метод в работе и к Всеобщему сталинскому дню железнодорожника сменить не менее 800 старых

шпал и отремонтировать своими силами, не имея задержек поездов, добиться нулевого балла.

Лучшие люди околотка — мостовые сторожа Ширикин, Сычев, путевые обходчики Шивелева, Мартыанова, Лигинский, ремонтные рабочие Карнаухова, Сетков и много других, воодушевленные первомайским приказом товарища Сталина, с честью выполняют взятые обязательства. Наш околоток будет лучшим околотком пути на дороге.

А. И. КАРАТАЕВ — дорожный мастер 5 околотка Тюменской дистанции пути, значкист «Ударнику сталинского призыва».

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

Коллектив работников редакции, издательства и типографии с прискорбием извещает о безвременной кончине

Сергея Ивановича САБАНЧЕЕВА — ответственного секретаря редакции газеты «Путевка»,

последовавшей 22 июня после тяжелой и продолжительной болезни, и выражает соболезнование родным покойного.

Похороны состоятся 24 июня в 5 час. веч. Вынос тела из жел. дор. больницы на Михайловское кладбище.

КОМСОМОЛЬЦЫ — ОРГАНИЗАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЯ

Первомайский приказ товарища Сталина вызвал большой политический и производственный подъем среди комсомольцев и молодежи нашей дороги.

Молодые железнодорожники отдадут все силы на помощь фронту, на разгром врага. Токарь комсомолец Тюменского вагонного участка тов. Иночкин выполняет производственную программу больше, чем на тысячу процентов. Секретарь комитета ВЛКСМ Н. Тагильского путевого участка завода НКПС токарь тов. Зверев выполняет задание на 2085 процентов. Электросварщица депо Свердловск-сортировочная тов. Аксенова дает 8 норм за смену. Четкой работой, кривонососким вождем поездов отделили на приказ вождя молодые паровозники. Комсомольско-молодежные паровозные бригады дороги провели в мае 72 тяжелых поезда, перевезли сверх нормы 22380 тонн груза.

По инициативе машинистов-комсомольцев Бориса Корнилова — депо Свердловск-пассажирская и Петра Тимкина — депо Тюмень развернулось соревнование за лучший паровоз на дороге. Их поддержали десятки паровозников. Часть своего локомотива отстаивают комсомольцы депо Тюмень,

Камышлов, Свердловск-сортировочная, Егоршино — тт. Ковязин, Рябов, Конколович, Платонов, Пургин, Ляхов, Кинев, Любимов, Голендухин и др. Борьба за лучший паровоз на дороге стала массовой. Теперь уже все 14 комсомольско-молодежных бригад дороги отстаивают первенство в соревновании.

Паровозники водят поезда строго по графику, экономят топливо, по-лунински ухаживают за своими локомотивами.

Лучшему комсомольскому паровозу, который в соревновании выйдет победителем, политотдел дороги к Сталинскому дню железнодорожника вручит переходящий значок «КИМ». Товарищи машинисты, боритесь за право получения значка «КИМ»!

Ярким пламенем разгорается соревнование и среди молодых движущихся. Диспетчер-комсомолец Николай Новиков продвигает на своем участке все поезда строго по графику. Диспетчер Кузинского отделения тов. Приходько обеспечивает 100-процентное отправление и проследование поездов по расписанию. Диспетчерами-стопроцентниками являются комсомольцы тт. Данилов (Тюмень), Чернородова (Егоршино).

Переняв ценный опыт работы