

# ПУТЕВКА

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

№ 115 (2246)

Вторник, 8 сентября 1942 г.

Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Первый паспорт готовности к зиме

СТ. КОСТОУСОВО. (Корр. «Путевки»). Комиссией общественного осмотра станция Костоусово признана отлично подготовившейся к осенне-зимним перевозкам и коллективу железнодорожников, первому на дороге, присужден паспорт готовности к зиме. Приказом начальника Егоршинского отделения тов. Шанаурина начальнику станции тов. Самочернову,

сумевшему по-большевистски организовать костоусовцев на своевременную и тщательную подготовку к зиме, дежурным по станции тт. Пинжаковой, Дурсеневу, Вострикову, стрелочникам тт. Рыжовой, Худорожковой, Назанцевой, Ольковой, весовщику т. Казанцеву объявлена благодарность.

Вслед за постановкой стрелочных переводов на щебенку костоусовцы приступили к смене негодных шпал на стационных путях, где во время дождей образовывались выплески.

Ценный опыт работы костоусовцев по подготовке к зиме необходимо распространить на все станции нашей дороги.

### Шире соревнование за отличную подготовку к зиме

Законы военного времени суровы и неумолимы. Они требуют, чтобы транспорт крепко связывал тыл с фронтом, четко обслуживал народное хозяйство страны, снабжал Красную Армию всем необходимым в борьбе с врагом. Любая непогода, метели, морозы, бураны не должны вызывать перебоев в работе транспорта.

Железнодорожники нашей магистрали, связывающей центр страны с Востоком, доставляющей к фронтам грозное оружие Урала, должны в срок и на отлично подготовить свое хозяйство к зиме, быть готовыми к суровым испытаниям.

Сейчас всю силу массового соревнования, всю партийно-политическую работу необходимо направить на выполнение единой цели — полностью и в срок подготовить все участки дороги к зиме.

По-боевому идет соревнование среди путейцев Тюменской дистанции. Здесь все подчинено одному — привести путь к нулевой балльности, «заморозить» все километры только в отличном состоянии. Характерно еще и то, что осуществление этих работ происходит за счет максимального использования внутренних ресурсов, широкого размаха хозяйственной инициативы. Вот это и есть лучшая помощь фронту. Тюменские путейцы прочно держат знамя Государственного Комитета Обороны.

За главное в соревновании ухватились паровозники депо Свердловск-пассажирская. Как известно, зимой успех работы зависит от здоровья локомотива и запасов угля. На плохой машине в первые же морозы заваляешься, а без запасов топлива и на исправном паровозе далеко не уедешь. Значит эти два вопроса и должны быть краеугольным камнем в соревновании по подготовке к зиме.

В депо многое сделали по подготовке паровозного парка, по оздоровлению котлового хозяйства. 97 процентов лунинских паровозов доказательство этому. В то же время ежедневно пополняющиеся запасы саомолненного угля выручат машинистов в трудные дни суровой зимы.

Но, к сожалению, это достижение пока только отдельных коллективов. В целом с подготовкой к зиме дело обстоит далеко неблагоприятно. Сентябрь месяц, а план среднего ремонта пути выполнен лишь на 36 процентов.

На что вы надеетесь, товарищи путейцы?

Большие работы должны быть проделаны и по линии паровозного хозяйства. Оборудование и отопление всевозможных рубкоустройств, их бесперебойная работа зимой имеют исключительное значение. Но и здесь висит угроза срыва. Затраты средств на подготовку к зиме складского и депохозяйства не превышают 50 проц.

Сентябрь — решающий месяц в подготовке к зиме. Нужно спешить со всеми работами, покончить с недоделками и отставанием.

Товарищи железнодорожники, помните, что родина никогда не простит нам, если зимой будут срывы работы дороги, если транспорт будет тормозить продвижение грузов фронту.

Шире социалистическое соревнование за получение паспорта готовности к зиме!

## Всемерно используйте внутренние ресурсы, готовьтесь к зиме, как железнодорожники станции Костоусово

### ДВИЖЕНЦЫ

#### НАШ КОЛЛЕКТИВ ЛУНИНСКИЙ, МЫ ВСЕ СДЕЛАЛИ САМИ

Чтобы противопоставить зимним трудностям большевистскую организованность, в суровое время года беспрепятственно продвигать поезд со всем необходимым для фронта и предпрятий Урала — требуется заблаговременно и всесторонне подготовиться к зиме. Коллектив нашей станции, проникнутый высоким долгом перед родиной, образцово подготовился к работе в зимнее время.

Широко внедряя лунинские методы работы, мы решили все сделать своими силами, максимально использовать местные ресурсы. Своё слово мы сдержали, наш коллектив лунинский — мы все сделали сами.

#### ОТЕПЛЕНА СТРЕЛОЧНЫЕ БУДКИ

Хорошо отепленная стрелочная будка — залог высокопроизводительной работы стрелочника зимой. В любых условиях он должен выполнять свой долг, свято охранять безопасность движения поездов.

Стрелочники нашей станции тт. Рыжова, Худорожкова, Олькова, Казанцева у каждой будки сделали земляные завалины, починили двери, полы, окна, оштукатурили и побелили стены. Теперь каждая стрелочная будка имеет образцовый культурный вид. Везде безукоризненная чистота, на окнах — занавески, цветы.

В отеплении будок, как и в других работах, самое активное участие приняли дежурные по станции тт. Пинжакова, Дурсенев, Востриков, весовщик тов. Казанцев, владеющий хорошо плотничным делом.

#### ПРИВЕДЕНА В ПОРЯДОК ИНВЕНТАРЬ И ИНСТРУМЕНТЫ

Технически исправные, чистые стрелки — неременное условие ра-

боты стрелочника-лунинца. Подготовка к зиме стрелочного инвентаря и инструмента имеет исключительное важное значение. Коллектив станции полностью заготовил и отремонтировал стрелочный инвентарь и инструмент. В специально сделанных ящиках, установленных у стрелочных будок, хранятся путевые сигналы, ломы, топоры, лопаты, метлы, скрепки и др. В ящиках, находящихся в стрелочных будках — полный набор инструмента, расположенного в строгом порядке, ящики закрываются на замок, чтобы не было потерь и хищений инвентаря и инструмента.

#### ОТРЕМОНТИРОВАНЫ И ПОСТАВЛЕНЫ НА ЩЕБЕНКУ СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ

Ремонт стрелочных переводов своими силами мы раньше никогда не делали. В этой большой ответственной работе нам помог инженер Дома техники тов. Щербakov, который организовал учебу стрелочников путевскому делу, ознакомил нас с опытом работы стрелочника-лунинца разезда Преображенский ж. д. имени В. В. Куйбышева тов. Пахарева.

Под руководством бригадира пути тов. Туртаева мы сами произвели смену скреплений — костылей, болтов, накладок, подкладок, частичный ремонт крестовин, сделали проверку по размерам всех стрелочных переводов, подбивку и смену шпал. Стрелки тщательно вычистили и трущиеся части смазали мазутом.

Следуя примеру коллектива разезда Преображенский и станции Борзя ж. д. имени В. М. Молотова, в целях усиления безопасности движения поездов, мы поставили стрелочные переводы на щебеночный балласт, который за-

готовили сами из бутового камня. Дорожный мастер, принявший переводы, дал отличную оценку.

#### ПОДГОТОВЛЕНО К ЗИМЕ СЛУЖЕБНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗДАНИЕ

В свободное от дежурства время мы заготовили тес, доски и сами сделали новую крышу стационного здания. Служебные помещения и зал для пассажиров полностью готовы к зиме. Отоплен фундамент, проверены печи, остеклены окна, побелены и покрашены стены. Везде чисто, опрятно, культурно. Все эти работы также сделаны без затраты государственных средств, без завоза материалов.

#### ЗАГОТОВЛЕНО ТОПЛИВО

Наша станция — лесопогрузочная. Было бы преступлением, если бы мы ждали, когда отделение заготовит нам дрова, а тем более уголь на зиму. В нерабочее время мы всем коллективом выходили на рубку и распиловку дров. Сейчас станция полностью обеспечена топливом.

Возле каждого стрелочного поста мы сделали из теса аккуратные пристройки — дровяники, где хранятся к зиме распиленные и колотые дрова.

Станция полностью готова к осенне-зимним перевозкам, и мы гордимся тем, что в суровое военное время, когда наша родина ведет войну против германского фашизма, мы освободили государство от излишних затрат. Тщательно подготовившись к зиме, выполним любое задание партии, правительства и лично товарища Сталина.

**Г. САМОЧЕРНОВ** — начальник станции Костоусово.

### ПАРОВОЗНИКИ

#### Трудовая доблесть

Заботливо ухаживает машинист-лунинец депо Свердловск-сортировочная тов. Миронов за своим паровозом ФД № 21-32. На исправной машине он без задержки водит поезд и экономит топливо.

5 сентября его напарник тов. Софронов вернул из поездки. Принимая машину, тов. Миронов увидел, что в топке выпал арочный свод. Работать на неисправной машине — это значит пережигать уголь. Машинист-патриот принял смелое решение — устранить неисправность без охлаждения паровоза. Он влез в горячую топку и при высокой температуре уложил арочный свод.

**М. ВЕРТЯЧИХ** — теплотехник депо.

#### Тонны угля — на ветер

Девяносто пять часов простоял поезд № 938 на станции Юрмач, свыше 5 тонн угля сжог машинист на стоянке. Там же машинист тов. Кузнецов вел поезд № 952. Более или менее благополучно добравшись к утру 29 августа до станции Ощепково, состав застрял на подходе к Камышлову. Только к 10 часам 2 сентября камышловские диспетчеры пропустили поезд. Этот машинист непроизводительно сжог такое же количество угля.

Сейчас вопрос о топливе стоит, как никогда, остро. Передовые паровозники нашей дороги экономно расходуют уголь. В этом им обязаны помогать все железнодорожники и, прежде всего, движенцы. Между тем простои паровозов на контрольных постах, на промежуточных станциях свидетельствуют об многом. Характерен следующий факт. Поезд № 939 простоял в Пышме трое с половиной суток. Машинист сжог полный тендер угля и был вынужден отправиться за пополнением.

Равнодушное отношение диспетчерского аппарата к многочисленным случаям простоя паровозов, непроизводительному пережогу топлива — преступление перед родиной. Удивляет и то, что сами паровозники, особенно командиры, относятся к этому с подобным же равнодушием.

Создание зимних запасов угля за счет экономии — задача государственной важности. И тот, кто транжирит уголь, и тот, кто способствует этому, должны отвечать по законам военного времени.

**Б. МАСЛОВ** — старший диспетчер паровозной службы.

#### ЗАБЫЛИ О ЗИМНЕМ ЗАПАСЕ

Инициатива егоршинцев о создании запасных частей на зиму до сих пор не подхвачена паровозниками депо Н. Тагил.

Запас деталей не пополняется. Но бригадира заготовительного цеха тов. Вершинина это очень мало беспокоит. Даже имеющиеся детали: золотники Трофимова, прессмасленки Фридмана, инжекторы и др. не отремонтированы.

**Т. ЛОЗОВСКАЯ.**

### ПУТЕЙЦЫ

#### Письма с Алапаевского хода

#### 2. Помогаем строителям

Как только прибыл коллектив строителей, мы на другой же день выделили для него необходимый инструмент — 200 лопат, 100 подбоек, 20 шаблонов, 15 домкратов, 80 ломов и костыльных молотков и др. Подготовили фронт работ, обеспечили специалистом-путейцем каждую бригаду строителей.

Стахановцы нашей дистанции активно помогают строителям, показывают образцы работы, побольшевики борются за досрочное завершение работ.

С первых же дней впереди идут бригады, руководимые дорожным мастером тов. Сергеевым и бригадиром пути тов. Буторным. Работая по разгонке зазоров, они выполняют производственное задание на 120—130 проц.

В этих бригадах успех дела решает правильная организация труда всех рабочих, крепкая дисциплина, слаженность. Малоква-

лифицированные рабочие, овладев определенным родом работы — подготовка плетей рельсов для разгонки зазоров, обслуживающие приборы Матвеева и т. д. — значительно перевыполняют задания.

Быстро выгружают балласт, шпалы коллективы рабочих 7, 8, 10 и 11 околотков, которыми руководят старший дорожный мастер тов. Колупаев, дорожный мастер тов. Иванов, заместитель начальника дистанции пути тов. Аверчук.

Путьцы-стахановцы нашей дистанции отдадут все силы и знания на то, чтобы досрочно завершить все работы по Алапаевскому ходу и тем самым отлично подготовиться его к зиме.

**П. РЫЖОВ** — начальник Егоршинской дистанции пути  
**И. МЫШКИН** — зам. начальника дистанции по политчасти.

#### На передовом околотке

Коллектив 5-го околотка дистанции пути Смычка, где дорожным мастером орденосеиц И. Клестов, хорошо подготовился к работе в зимних условиях.

Лучшее состояние пути на отделении бригадира тов. Казаринова. Здесь выполнен плано-предупредительный ремонт.

Ремонтная бригада Е. Колесникова привела в образцовое состояние запущенный ранее участок пути.

По две нормы в день дают стахановцы ремонтные рабочие тт. Волков, Сунцова, Ветонин и бывшие домохозяйки тт. Баранова и Сырцова.

**Ф. СТУПНИКОВ.**



ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

# За четкость диспетчерского командования

## Успех коллектива дежурного по отделению тов. Шатунова

ЕГОРШИНО (по телефону от нашего корр.). Коллектив смены дежурного по Егоршинскому отделению тов. Шатунова днем 3 сентября добился большого успеха. Смена погрузила сверх задания 31, выгрузила 53 и развезла местного груза 113 вагонов. Диспетчер узлового участка т. Динцен все поезда отправил по графику. В этот день по боевому работала смена дежурного по станции Егоршино тов. Ченцова, добившаяся нулевого остатка вагонов под выгрузкой. Составитель этой смены тов. Корелин обработал сверх задания несколько поездов и произвел за дежурство 32 операции при задании 18. Дежурный по станции Н.-Салда тов. Стри-

ганов, Алапаевск — тов. Ветшкин, Тавада — тов. Соколов отправили все поезда по графику, перевыполнили план погрузки и выгрузки. Ценную инициативу проявили дежурный по станции Кунара тов. Демин, организовавший выгрузку 11 вагонов без отцепки от поезда и дежурный по разъезду № 75 тов. Томский, выгрузивший таким же образом 10 вагонов. Обе эти станции значительно перевыполнили суточное задание по выгрузке. Успех смены дежурного по отделению тов. Шатунова позволил в целом Егоршинскому отделению перевыполнить 3 сентября задание по выгрузке.



★

По нормам военного времени работает машинист паровозного депо Свердловск-сортiroвочная тов. АНАНИН С. Н. Он по-лучински ухаживает за своим локомотивом, экономит топливо, готовится встретить зиму во всеоружии. Тов. Ананин является заместителем руководителя колонны паровозов имени 3-й Гвардейской Уральской стрелковой дивизии.

Фото В. Лежнина.

## Поезда ушли точно по графику

Смена дежурного по станции Дружинино тов. Другова, дежурившая 3 сентября, обеспечила 100-процентное отправление поездов по графику. Норма по приему и отправлению поездов выполнена на 120 проц.

Хорошо работали составитель тов. Мокеев, сцепщик тов. Софрон, старшие стрелочники тт. Завьялова, Малыгин, Дерибина, сцепщик вагонов тов. Данилова, старший технический осмотрик тов. Блиновских, скруткич тов. Другов, дежурный по депо тов. Ипнатов.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

## Когда диспетчеры „выталкивают“ поезда

В августе Свердловское отделение отправило по графику 84 проц. поездов, а по расписанию из них проследовало всего лишь 24,3 проц. Объясняется это тем, что коллектив диспетчеров, в погоне за высоким процентом отправления поездов по расписанию, не заботится о наведении порядка на участках.

За последнее время участились случаи «выталкивания» поездов со станций. Не считаясь с графиком, диспетчер отправляет поезд, намеренно обрекая его на длительные простои на промежуточных станциях.

27 августа диспетчер тов. Грачев отправил из Дружинино поезд в 22 часа 18 мин., а через 17 минут вслед ему отправил второй поезд вне графика. Проследовав два перегона, поезд стоял в течение 1 часа 20 мин. по удалению первого. Если бы этот поезд был отправлен по графику в 23 час. 32 мин., он проследовал бы без задержек, точно по расписанию.

Диспетчер тов. Петренко 31 августа под нашим руководством работников отправил со станции Свердловск-сортiroвочная на Кузино поезд на 15 минут раньше графика. А через 15 минут отправил второй. Отправление двух поездов по одной графиковой нитке привело к длительным простоям. Второй поезд был задержан в Северке на 25 мин. и в Хрустальной — на 39 мин. Паро-

воз непроизводительно расходовал уголь в течение 1 часа 04 мин.

Ежедневно наблюдаются случаи одновременного отправления со станции Свердловск-пассажи́рская двух поездов: одного по пассажирскому, другого по товарному подходу. Практикуя такое одновременное отправление, диспетчеры намеренно обрекают один из этих поездов на длительные простои.

Факты эти не единичны. Они являются результатом растерянности диспетчеров и руководящих работников отделения. Люди стремятся во что бы то ни стало отправить поезда и этим создать видимость благополучия. Между тем эта негодная практика приводит к забитости участков, к дезорганизации движения поездов. Паровозники справедливо требуют, чтобы диспетчеры навели порядок в организации движения поездов и ликвидировали непроизводительные простои паровозов с поездами на промежуточных станциях, ведущие к большому пережогу угля.

Все условия для этого имеются. Нужно только повысить требовательность к диспетчерам, строго наказывать злостных нарушителей графика.

В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

## Социалистическим соревнованием руководить повседневно

Вступая в дежурство в ночь на 4 сентября, старший дежурный помощник начальника распорядительного отдела службы движения тов. Кваша вызвал смены всех отделений на социалистическое соревнование за лучшую организацию продвижения поездов.

Утром распорядительный отдел подвел итоги соревнования. Смена добилась лучших показателей, чем в предыдущие дежурства. Многие дежурные по станциям значительно перевыполнили задание. Дежурный по станции Верхотурье т. Кротов на полтора часа сократил простой четных поездов, дежурные по станциям Бокситы т. Ушаков и Надеждинский завод т. Малютин намного перекрыли задания по погрузке и выгрузке.

Первое место в соревновании за эти сутки заняло Егоршинское

отделение, выполнившее задание по поездной работе на 99,5 проц. Последнее место заняло Надеждинское отделение. Итоги соревнования были сообщены по селектору всем отделениям.

Правильно делают командиры службы движения, ежедневно подводя итоги соревнования, поощряя передовиков и подтягивая отстающих. Вот 2 сентября дежурный по станции Егоршино т. Убийвовк выполнил план погрузки на 100 проц. и выгрузки на 120 проц. Начальник службы тов. Сущенко премировал его полумесячным окладом.

А вот дежурный по станции Богданович тов. Лоскутов 11 часов непроизводительно продержал паровоз. Дежурный по станции Кузино тов. Филатов нарушил план формирования. Оба они были вы-

званы в службу и получили серьезное предупреждение.

Хорошее дело начали руководители службы движения. Однако они еще не направили силу соревнования на решение задач во всем их объеме. Если передовые дежурные по станциям за последние дни улучшили работу, то решающие отделения и в целом дорога не справились с выполнением заданий. Вот и 4 сентября Свердловское отделение не выполнило задания по сдаче поездов на Южно-Уральскую дорогу. Сорвана сдача поездов на Пермскую дорогу, несвоевременно развозится местный груз и медленно идет выгрузка особенно на решающем Тагильском отделении.

За выполнение этих задач служба движения должна развернуть боевое соревнование.

Г. ЮРИН.

## От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 6 сентября

В течение 6 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником северо-западнее и юго-западнее Сталинграда, а также в районах Новороссийск и Моздок. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю с 30 августа по 5 сентября включительно в воздушных боях, на аэродромах и огнем зенитной артиллерии уничтожено 460 немецких самолетов. Наши потери за это же время 256 самолетов.

Нашим кораблем в Балтийском море потоплен транспорт противника водоизмещением в 8000 тонн.

За 5 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 16 немецких танков и бронемашин, более 100 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 10 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорвано 2 склада боеприпасов и склад горючего, разбито 3 железнодорожных эшелона, рассеяно и частью уни-

чтожено до батальона пехоты противника.

5 сентября три группы немецких самолетов, общей численностью до 70 бомбардировщиков, пытались прорваться к Москве. Наши истребители встретили вражеские самолеты на дальних подступах Москвы, рассеяли их и заставили повернуть обратно. В воздушных боях сбито 11 немецких бомбардировщиков. Наши потери — 1 самолет.

Юго-западнее Сталинграда крупные силы танков и пехоты гитлеровцев, действующие при поддержке авиации, вели непрерывные атаки наших укрепленных рубежей. Бои приобрели еще более ожесточенный характер. Советские части удерживают позиции и отбивают атаки неприятеля. Артиллеристы Н-ской части уничтожили 16 немецких танков и до двух рот гитлеровцев. Просочившаяся вглубь нашей обороны группа немецких автоматчиков окружена и полностью уничтожена.

## В честь XXVIII годовщины МЮД'а

### Комсомольско-молодежный воскресник

6 сентября молодежь дороги вышла на всесоюзный комсомольско-молодежный воскресник с тем, чтобы 28-й Международный юношеский день провести в труде.

Воскресник, в котором приняли участие 13.275 человек, прошел очень организованно. Поработали на славу, сделали многое для подготовки к зиме: утеплили 11 паровозов, закончили средний ремонт 14 вагонов, отремонтировали 8 станков, заготовили 200 кубометров дров, приводили в порядок стрелочные посты, починяли спецодежду, ремонтировали путь. Участники воскресника энергично помогали убирать урожай в подсобных хозяйствах.

С большим подъемом работала молодежь на всех отделениях дороги.

В Кузино, несмотря на дождливую погоду, темпы строительства разгрузочного тупика были очень

высокими. Заработок за этот день составил 11.205 рублей.

Добросовестно трудились комсомолы Свердловского узла. Тов. Саватеева после ночной смены с утра вышла на воскресник, организовала бригаду из 5 человек, вместе с нею выгрузила 20 тонн угля.

Горячее участие в воскреснике приняли пионеры и школьники. Они собирали металлолом, убирали школы, работали в подсобном хозяйстве. Свердловские школьники заготовили 126 кубометров дров, ученики Слаутова, Тимофеева, Романова выгрузили 15 тонн угля.

Помощники начальников подотделов отделений по комсомолу тт. Симоненко, Неизвестных, Красников хорошо организовали работы на воскреснике и умело ими руководили.

В. САЗОНОВА.

### ГОТОВИЛИ ПУТЬ К ЗИМЕ

В честь XXVIII годовщины Международного юношеского дня молодежь Н.Тагильского отделения вышла на воскресник и помогла 8 и 9 дистанциям пути готовиться к зиме.

В воскресенье приняли участие 1500 человек.

В этот день быстро продвигались вперед работы по ремонту пути. На 8-й дистанции ремонтировались шпалы, проводилась рихтовка, выправка, перешивка, а на некоторых участках средний

ремонт пути. Такие же работы производились и на 9-й дистанции.

Участники воскресника работали в совхозе на уборке урожая, на строительстве.

Наиболее активными были коллективы 9-й дистанции связи, тяговой подстанции станции Тава-туй, школы № 42.

ЛЫНОВ — зам. начальника политотдела Тагильского отделения.

### Из последней почты

#### Об уважении к читателю

В номере газеты «Свердловский железнодорожник» за 2 сентября опубликована передовая статья «Работать еще лучше, активно готовиться к зиме». Внимательного читателя на третьем абзаце охватывает недоумение: — в чем дело? — думает он, — где-то уже читал нечто похожее...

Приходим на помощь читателю. Совершенно верно, все это уже встречалось в дорожной газете. Редактор «Свердловского железнодорожника» Д. Егоров, чтобы не утруждать себя, взял да и переписал из слова в слово более половины передовой статьи газе-

ты «Путевка» за 1-е сентября. Первый и последний абзацы взяты из письма передовых людей дороги, опубликованного в этом же номере. И только один абзац (в пять строк!) принадлежит перу редактора.

Легко работает редактор «Свердловского железнодорожника», не думая, не останавливаясь даже перед плагиатом, забыв об уважении к своему читателю.

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