

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 117 (2248) | Суббота, 12 сентября 1942 г. | Год издания 9-й

ЦЕНА 10 КОП.

Боевая задача железнодорожников

Скоро наша дорога вступит во вторую военную зиму. Этой зимой она должна работать как никогда четко, обеспечивая тыл и фронт всем необходимым.

Для того, чтобы выполнить эту важнейшую задачу, нужно в кратчайший срок хорошо подготовиться к зиме все эксплуатационное хозяйство: привести в норму рабочий парк вагонов, добиться слаженности в работе с клиентурой, обеспечить выполнение планов погрузки и выгрузки, ускорить оборот вагонов.

Сейчас нормальной работе дороги мешает излишний рабочий парк. Заполняя решающие станции, он нарушает специализацию путей, мешает быстрой обработке и пропуску поездов. Обеспечить ускоренный оборот вагона, своевременный развоз местного груза и выгрузку можно только при всемерном использовании пропускной способности станций.

Над разрешением этого упорно работают передовые люди дороги — последователи орденоносца Георгия Куликова. Сегодня мы публикуем опыт работы дежурного по станции Егоршино Алексея Ченцова. Слаженно работая с клиентурой, максимально используя технические возможности станции, он перевыполняет задания по грузовой работе, обеспечивает норму приема и отправления поездов, освобождая станцию от излишнего парка, повышая ее маневренность.

Так должны работать на каждой станции нашей дороги. Однако на примере решающих узлов мы видим, что сделано еще далеко не все для повышения пропускной способности уральской магистрали.

На станции Свердловск-сортiroвочная рабочий парк вагонов превышает норму почти вдвое. Станция скована, она не может справиться с переработкой грузопотоков. Как же думают командиры станции (начальник тов. Иванов) работать зимой, если теперь при благоприятных условиях Свердловск-сортiroвочная не выполняет заданий по формированию

поездов, а значит, не дает возможности сбросить излишний парк.

Такой же вопрос уместно задать и начальнику станции Ревда тов. Шестакову, где простой вагонов под грузовыми операциями почти в десять раз превышает норму.

Из дневника работы коллектива движущих за 8, 9 и 10 сентября видно, что на дороге попрежнему плохо с развозом местного груза. Это прежде всего относится к важнейшим отделением — Свердловскому и Тагильскому. Тысячи вагонов стоят на станциях в то время, как предприятия уральской промышленности, выполняющие заказы для фронта, ждут сырья и топлива.

Тагильские железнодорожники обязались перед социалистическим Уралом, перед всей страной создать зимний запас сырья и топлива на заводах черной металлургии. Слово дано, но пока еще не подкреплено делом. Тагильчане до сих пор не добились элементарной слаженности с клиентурой, не наладили единый технологический процесс. А ведь без этого невозможна нормальная работа в зимних условиях. Вагоны попрежнему простаивают на решающих станциях отделения и на подъездных путях клиентуры. При таком положении о сброске парка не может быть и речи.

Освобождение дороги от излишнего парка вагонов — вот основная задача всех железнодорожников.

Диспетчеры, дежурные по станциям, боритесь за снижение рабочего парка вагонов, за упорядочение специализации путей, за нулевой остаток вагонов под выгрузкой. Увеличение пропускной способности нашей дороги, повышение ее маневренности будет лучшим аттестатом готовности к зиме. Только при этих условиях коллектив железнодорожников-уральцев выполнит свой долг перед родиной, обеспечит неразрывную связь между фронтом и тылом.

О порядке присуждения и выдачи паспортов готовности к зиме 1942-43 г. предприятиям дороги и железнодорожникам

В этом году по решению руководства дороги, подора и дорпрофсоюза устанавливается следующий порядок присуждения и выдачи паспортов готовности к зиме предприятиям дороги и железнодорожникам:

Паспорт готовности к зиме 1942-43 гг. вручается передовым коллективам и железнодорожникам, образцово подготовившим свое предприятие, цех, паровоз, станок, стрелочный пост к работе зимой.

Коллективам паровозных депо, вагонных участков, дистанций пути, связи, отделений движения, паровозного хозяйства, электродепо, распорядительных станций, жилищно-ремонтных дистанций паспорты присуждаются приказом начальника дороги и подора. Выдача паспортов производится руководством дороги, подора и дорпрофсоюза.

Коллективам линейных станций, водокачкам, мастерским, околоткам, цехам присуждение и выдача паспортов производится руководителями отделений, участков, дистанций совместно с начальниками политотделов отделений и председателями райпрофсожей.

Присуждение и выдача паспортов готовности к зиме бригадам и отдельным железнодорожникам производится начальником хозяйственной единицы совместно с секретарем парторганизации и председателем месткома.

Паспорт вручается на рабочем собрании. После вручения паспорта, руководителями, выдавшими его, устанавливается строгий контроль за работой предприятия, цеха, бригады, железнодорожников и в случае ослабления или ухудшения их работы, паспорт готовности к зиме может быть отобран, о чем на собрании доводится до сведения коллектива.

График — основа работы транспорта

ОСВОБОДИТЬ ДОРОГУ ОТ ИЗЛИШНЕГО ПАРКА ВАГОНОВ

Увеличивают пропускную способность

Передовые диспетчеры Тюменского отделения, готовясь к зиме, всемерно развивают пропускную способность своих участков. 9 сентября диспетчер тов. Данилов принял с Омской дороги один лишний поезд и сдал на два поезда больше нормы. Слаженно работая с дежурным по станции Вагай тов. Яговкиным, он обеспечил сдачу на Омскую дорогу двух двояных поездов.

Диспетчер тов. Бакулин умело применяет метод Козлова. 7 сентября на разезде Озеро Андреевское он соединил две кольцовки и продвинул их в Тюмень одним паровозом, а брошенный на Новой Заимке состав вывел по частям за счет увеличения веса проходящих поездов. В следующее дежурство т. Бакулин продвинул порожняковый состав на участке Тюмень—Вагай со скоростью 770 километров в сутки. За последние пять дней диспетчеры-лушницы снизили парк отделения на 538 вагонов и подняли 4 брошенных состава.

И. ЩЕРБАКОВ.

Тормозят сброску парка

На станции Свердловск-сортiroвочная скопилось большое количество неорганизованных вагонов. Рабочий парк станции завален почти вдвое, что снижает маневренность в пропуске поездов. Однако командиры станции не принимают никаких мер к тому, чтобы освободиться от излишнего парка.

9 сентября смена маневрового диспетчера Еремеева сорвала формирование поездов на Восток. На Тюмень был отправлен всего лишь один поезд, тогда как вагонов было достаточно для формирования 4—5 поездов. В сторону Синарской отправлен был также один поезд, вместо 5. Диспетчеры отделения вынуждены были отправить на Камышлов несколько паровозов резервом из-за отсутствия на станции готовых составов.

Работники станции, пользуясь тем, что сформированные ими поезда отправляются на Свердловск-пассажирскую передаточным порядком, отправляют поезда с массовым коммерческим и техническим браком. Брак этот приходится устранять на станции Свердловск-пассажирская, чем задерживается отправление поездов.

6 сентября поезд № 946 был отменен из-за отцепки 2-х вагонов с коммерческим браком. 8 сентября отправление поезда № 1016 было сорвано вследствие того, что в нем оказалось несколько вагонов без документов. По этой же причине с опозданием на 30 мин. был отправлен поезд № 1018. Отправление поезда № 1436 было задержано на 3 ч. 08 мин. из-за несовпадения у нескольких вагонов буферных центров. 10 сентября поезда №№ 1519 и 962 отменены из-за наличия в них больных вагонов.

Все это тормозит нормальное движение поездов и мешает сброске излишнего парка.

Начальнику станции тов. Иванову и его заместителю тов. Филоненку нужно принять все меры к тому, чтобы правильно организовывать работу в четном парке.
В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

Дневник соревнования движущих

10 сентября

Егоршинское отделение выполнило суточное задание по движению поездов на 130 процентов. Егоршинцы приняли сверх плана 5 поездов и сдали на другие отделения 4 поезда сверх задания. План погрузки выполнен на 116,8 процентов.

Перевыполнило задание по поездной работе и Камышловское отделение. Разгружено вагонов на 24 проц. больше задания, план погрузки выполнен на 99,4 процента.

Тюменское отделение приняло с Омской дороги один поезд сверх нормы и сдало сверх плана 2 поезда, снизив рабочий парк на 420 вагонов. План погрузки отделение выполнило на 148,8 проц. и перевыполнило задание по передаче местного груза на Свердловское отделение.

Попрежнему отстает на дороге развоз местного груза и выгрузка. Тагильское отделение за сутки передало всего лишь 55,1 проц. местного груза. На отделении остались сотни вагонов груза на Свердловское и Надеждинское отделения. В свою очередь Свердловское отделение не выполнило передачу местного груза на Тагил.

На последнем месте идет Надеждинское отделение, где задание по движению поездов выполнено только на 65,5 проц., а передача местного груза на 45,3 проц.

Неудовлетворительная организация развоза местного груза и выгрузки тормозят работу всей дороги. Боевая задача движущих, особенно Тагильского, Свердловского и Надеждинского отделений, ликвидировать скопление груженых вагонов и этим повысить маневренность в продвижении поездов.

Хороших показателей в дневное дежурство добилась смена станции Шарташ. Выполняя обязанности маневрового диспетчера, зам. начальника станции тов. Мингазов и дежурный по станции тов. Обухов перевыполнили план по приему поездов и отправили точно по расписанию все поезда с местным грузом. Составитель тов. Заложных, расформировав и одновременно формируя составы, выполнил задание на 165 процентов.

Как движущие пережигают уголь

Перед нами график исполненного движения поездов Туринского плеча от 2 сентября в дежурство диспетчера Егоршинского отделения т. Баженовой. Взгляните на нитку поезда № 1192 с машинистом тов. Чубаровым. Дежурный по станции Егоршино тов. Ченцов отправил этот поезд ранее расписания на 19 минут. Диспетчер т. Баженова поставила на графике синюю точку и записала: «Ранее расписания».

Поезд прибыл на станцию Талый Ключ. Дежурный Дмитриев взял желз и ничего не сказав машинисту, ушел к себе.

— Стоять будем или поедем? — недоумевает машинист. Топка заправлена. Уголь горит. Проходит четверть часа.

Наконец, дежурный приносит желз. Оказывается, ждали удаления поезда № 1402. За 15 минут сгорело 30 килограммов угля.

... Снова в пути. Прибыли на станцию Худяково. К паровозу подходят главный кондуктор тов. Мокоев и дежурный т. Игнатев. Говорят:

— Будем делать отцепку двух вагонов, пропустим встречный и поедем дальше.

Машинист кивает помощнику: — Держи топку наготове. Проходит 30 минут. Помощник так разгневало огонь в топке, что гремит предохранительный клапан. Однако отцепку не сделали. Дежурный и главный не знали, какие вагоны надо отцепить. Смотрели разметку, документы, спорили. А уголь горит... Решили пропустить встречный, потом сделать маневры.

Встречный прошел. Только теперь обнаружилось, что отцепку нужно делать в двух местах. В это время в Ирбит прибывает пассажирский поезд, но пропустить его дальше нельзя — в Худяково делаются маневры. Машинисту пассажирского поезда также сказано:

— Вот-вот примут, будь наготове.

Уголь бесполезно горит уже на двух паровозах...

Кончат маневры, ждут нечетного пассажирского. Пропускают его... И все-таки стоят в чем де-

ло? Оказывается, подходит четный пассажирский.

В Ирбите снова отцепка и неожиданное скрепление с поездом № 1195. И опять все это без предупреждения машиниста о длительной стоянке. В Туринск прибыли на 5 часов 54 мин. позднее графика. Только на стоянках при заправленной топке потеряли более пяти часов. Непроизводительный пережог, начавшийся с 30 килограммов, вырос за это время до тонны топлива.

Если бы тов. Баженова, да и многие диспетчеры дороги, всегда помнили, что экономия топлива на паровозах во многом зависит и от них, они строже относились бы к своим обязанностям, более четко регулировали движение поездов.

Предварительный расчет регулировки путем карандашного наброска на графике продвижения поездов на 2—3 перегона вперед, как это делает диспетчер-орденоносец Николай Новиков, показал бы т. Баженовой, что маневры на ст. Худяково должны быть закончены при всех условиях за 14 минут, т.е. за четверть часа до прибытия встречного, как это положено по технике-распорядительному акту. Поезд машиниста тов. Чубарова должен был уйти в Ирбит на скрепление с нечетным пассажирским. На это и нужно было диспетчеру мобилизовать дежурного по станции, главного кондуктора и машиниста. Тогда не было бы непроизводительных простоев и пережогов топлива. Необходимо было предупредить машиниста о длительности стоянки. Зная заранее об этом, механик расходует значительно меньше угля, чем, когда с минуты на минуту ожидает отправления и держит топку заправленной.

Мы разобрали только один случай. А сколько ему подобных на дороге!

Движущие обязаны помнить, что правильная регулировка движения поездов — залог успешной борьбы за создание запаса угля на зиму.

Н. ЩЕРБАКОВ — инженер Дома техники.

Трибуна Стахановского опыта

ЛУНИНСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАЦИОННЫХ ПУТЕЙ

1. ТЩАТЕЛЬНЫЙ ПРИЕМ ДЕЖУРСТВА

За 30—40 минут до начала дежурства обхожу пути станции. Внимательно осматриваю неорганизованные и стоящие в поездах вагоны: беру на заметку их расположение, разметку. Особое внимание обращаю на занятость путей вагонами и составами, узнаю, как использована максимальная вместимость путей. Выясняю у работающей составительской бригады, какие задания остались невыполненными и каково положение на фронтах погрузки и выгрузки, освещаю у машиниста маневрового паровоза, когда последний раз была экипировка и сколько осталось угля и воды на паровозе.

Закончив обход, получаю план работы. Обязательно вызываю дежурного по отделению и узнаю подробно о поездном положении на всех прилегающих участках, где, какие поезда находятся на подходах, их разложение, состояние путей на предузловых пунктах — станциях, разъездах.

2. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СВОБОДНЫХ КОНЦОВ ЗАНЯТЫХ ПУТЕЙ

Первым делом при вступлении на дежурство даю распоряжение составителю о наведении порядка на путях: все отдельные группы вагонов выставляю на свободные концы занятых путей — готовыми составами по возможности к тем, которые вскоре отправляются. Этим я освобождаю дополнительные пути для приема поездов.

При приеме одного из дежурств не оказалось ни одного свободного пути, а на подходе из Алапаевска стоял поезд. Я спросил диспетчера тов. Тарасова:

— Почему не принимаем поезд? Он ответил спокойно: — Куда принимать? Вот уйдет с первого пути пассажирский, примем.

Я немедленно дал согласие на прием поезда из Алапаевска, освободив от вагонов 5-й путь за счет использования свободных концов других путей.

На станциях, подобных Егоршино, всегда можно в таких случаях освободить пути, используя даже отдельные тупики — надо только заранее подготовить людей к этой работе.

3. ПОВОРОТ ПОЕЗДА УГЛОВОГО ПОТОКА НА СТРЕЛОЧНОЙ УЛИЦЕ

Каждое дежурство я стараюсь сдать с учетом дальнейшей работы станции. Многие дежурные этого не делают. Так случилось и на этот раз: я имел в начале дежурства всего один свободный (первый) путь.

Имея к отправлению 4 поезда, я не мог их отправить, так как предузловые пункты ожидали моего приема поездов, они не имели ни одного свободного пути. Приняв поезд на единственный свободный путь — значит надолго лишит станцию маневренности, окончательно ее «зашишь». Тем более, что один из поездов нужно было не только принять, но и изменить его направление.

Решаю принять именно этот поезд, стоявший на станции Самоцвет и идущий с порожняком под погрузку леса на Туринское плечо.

Заказываю маршрут, как обычно, на первый свободный путь. Встречаю его на стрелках. По моему сигналу, предупредивший еще в Самоцвете машинист останавливает поезд, не доезжая до стрелки, ведущей на Туринск. Отбираю жезл. Стрелочник отделяет поездный паровоз, пропускает его в депо. Составитель маневровым паровозом быстро подезжает к составу и, отцепив головную часть, переставляет ее на главный путь Туринского направления, где уже стоит заранее подготовленный поездный паровоз. Вторым рейсом переставляет-

А. ЧЕНЦОВ —
дежурный по станции Егоршино



ся оставленная часть состава также на путь Туринского направления.

Здесь же у семафора главный кондуктор принял поезд, вагонники произвели технический осмотр, пробу тормозов, технические контролщики оформили натурный лист.

Поезд отправился через 15 минут после прибытия, т. е. на 5 часов раньше, чем намечал диспетчер.

Поворот поезда углового потока на стрелочной улице я делаю даже и тогда, когда достаточно свободных путей, так как это ускоряет обработку поезда в два-три раза, чем следует по технологическому процессу.

4. СКРЕЩЕНИЕ И ОБГОН ПОЕЗДОВ ПРИ ОДНОМ СВОБОДНОМ ПУТИ

Иногда приходится с несколькими направлениями без задержек принять два или три поезда при одном свободном пути.

Приведу один из многочисленных примеров разрешения такой задачи. Скращение нечетного товарного с четным пассажирским по графику должно было произойти на моей станции. Но у меня из-за увеличенного парка вагонов в наличии имеется только первый свободный путь. Обычно в таких случаях диспетчер за счет задержки товарного поезда меняет пункт скрещения. Сделать так — значит нарушить график. Этого я не допустил, предложив диспетчеру принять оба поезда по графику.

Рассказав о предстоящей операции машинисту принимаемого поезда и своей смене, принимаю товарный на единственный свободный первый путь и немедленно после остановки, в маневровом порядке, предварительно получив жезл у машиниста, организую этим же паровозом осаживание состава на путь топливного склада, так называемый «прорабский тупик». Здесь же организую все операции по обработке транзитного поезда, в том числе и смену паровоза и бригад.

По освобождению от этого поезда пути пропускаю пассажирский, после его ухода отправляю непосредственно из тупика товарный. Таким образом оба поезда отправляются точно по графику.

5. ПАРАЛЛЕЛЬНОСТЬ ОПЕРАЦИИ, СКОРОСТНАЯ ОБРАБОТКА ПОЕЗДОВ

Во время дежурства я ни на минуту не выпускаю из виду каждого работника смены, как правило, организую параллельность операций при обработке поездов. Когда составитель формирует состав, делает отцепку или прицепку, технический контролщик списывает и подбирает документы, вагонники производят техни-

ческий осмотр, кондукторская бригада принимает состав. Буквально через несколько минут после формирования состава поезд готов к отправлению. Норма на обработку транзитного поезда установлена 30 минут. Наша смена это делает благодаря параллельности операций, в необходимых случаях за 10—15 минут.

Например, срочный поезд из Свердловска прибыл с опозданием, необходимо ввести его в график, а это значит сократить время стоянки. Сразу же предупреждаю всю смену, что этот поезд будем обрабатывать скоростным методом.

Вышедший на смену паровоз выгоняю к стрелкам на соседний путь. Осмотрщики, весовщики, контролщики, кондукторская бригада встречают поезд сходу. Маневровый паровоз со стороны хвостовой части поезда всегда готов произвести отцепку, если она необходима. После остановки поезда стрелочник быстро меняет паровозы. Каждый работник занят своим делом. Кондукторская бригада принимает документы на путях. Через 15 минут поезд отправляется по графику.

6. БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Принимая и отправляя бесперебойно поезда, я ни на минуту не забываю о безопасности движения. Опасность заключается здесь только в необычной обработке того или иного поезда, к которому еще не все привыкли, кроме работников моей смены.

Принимая, например, поезд до стрелки, я имею свободный путь, а маршрут готовым. Стрелки закрыты на замок. Все делается так же, как если бы я принимал поезд обычно. И только после остановки и получения жезла от машиниста происходит разделка стрелок. Кроме того, прежде, чем разрешить путь для приема, я лично согласовываю действия с машинистом и кондуктором этого поезда. Машинисты на это идут очень охотно, иначе поезд обречен на длительную стоянку на подходе. Сознательный железнодорожник, патриот нашей родины, кому государственные интересы превыше личных, никогда не встанет на формальную точку зрения.

Во всех случаях лунинского использования станционных путей я обязательно тщательно продумываю каждую деталь операции и отдельно каждому работнику даю точное указание, что он должен делать и в какой последовательности. Условия станции и весь технологический процесс я знаю хорошо и работаю смело, быстро, и где нельзя производить операции, не делаю их. Например, не использую подходы, где большой уклон или подъем.

От редакции.

Ценность опыта работы дежурного по станции Егоршино Алексея Андреевича Ченцова — в умелом, подлинно лунинском использовании станционных путей для обеспечения графика. Широко применяя метод дежурного по станции Гороблагодатская орденосца тов. Куликкова, А. А. Ченцов дополнил его новыми приемами применительно к местным условиям.

Особенно заслуживает внимания поворот поезда углового потока на стрелочной улице, скрещение и обгон поездов при одном свободном пути. Тов. Ченцов делает попытку организовать кооперирование предузловых пунктов с узлом по рациональному, именно лунинскому использованию путей для приема и отправления поездов. Элементы кооперирования заключаются в том, что дежурные прилегающих к узлу пунктов, по совету тов. Ченцова, информируя о создавшемся положении на своих пунктах, согласовывают с ним прием поездов с участка.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения
10 сентября

В течение 10 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником западнее и юго-западнее Сталинграда, а также в районе Моздок и уличные бои в Новороссийске. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 9 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 30 немецких танков и бронемашин, 150 автомашин с войсками и грузами, 40 повозок с боеприпасами, подавлен огонь 14 батарей полевой и зенитной артиллерии, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частью уничтожено до батальона пехоты противника.

Западнее Сталинграда продолжались напряженные бои. На одном из участков наши части после тяжелых оборонительных боев оставили три населенных пункта. На позиции Н-ской части наступ-

пало до 50 немецких танков и до двух полков вражеской пехоты. Наши бойцы уничтожили 7 немецких танков и до 400 гитлеровцев. Группа танков противника проорвалась в район важной высоты. В течение дня здесь происходили упрямые бои с переменным успехом.

Советские летчики нанесли непрерывные удары по боевым порядкам немецких войск и подходящим резервам. За последние два дня частями нашей авиации на Сталинградском фронте уничтожено или повреждено до 30 немецких танков и до 100 автомашин с войсками и грузами. В воздушных боях сбито 18 немецких самолетов.

Юго-западнее Сталинграда наши танкисты отбили атаку противника и уничтожили 13 танков и 150 немецких автоматчиков. Огнем нашей артиллерии рассеяно большое скопление вражеской пехоты. Уничтожено 14 автомашин и взорвано два склада с боеприпасами противника.

Гастроль МХАТ в Свердловске

„Кремлевские куранты“

«Кремлевские куранты» — последняя творческая работа МХАТ, удостоенная высокой награды — Сталинской премии за 1941 год. Трудно переоценить культурное и политическое значение этого высокопатриотического спектакля, поставленного на сцене одного из лучших советских театров. Пьеса Н. Погодина, жизненная, художественная, идейно насыщенная, посвящена большой, прекрасной теме: роли величайших вождей человечества тт. Ленина и Сталина в истории героической борьбы нашей родины. Автор совершенно правильно понял свою задачу не просто, как историческую (действие происходит в Москве, в 1920-21 гг.), а сделал пьесу актуальной сегодня, созвучной великим дням новых освободительных боев советского народа. Как боевой завет звучат завершающие пьесу слова Ильича: «Громадным угесом стоит наша страна, Носиф Виссарионович. Трудно будет отстоять. А отстоять надо». И простой, ясный ответ Сталина: «Отстоим, Владимир Ильич. Угес будет стоять непоколебимо».

За последние годы мы видели многих артистов, исполняющих ответственнейшую и почетную роль Ленина. Артист Грибов, бесспорно, может быть отнесен к числу наиболее талантливых ее исполнителей. Вызывает восхищение внешнее сходство: голос, жесты, торопливая ленинская походка. Но совершенная отделка внешних черт является для Грибова лишь средством наибольшей убедительности в раскрытии об-

раза. Необыкновенная ленинская простота, замечательный юмор, задушевная человечность — и гениальный, прозорливый взгляд Ленина вперед, в будущее России нашли себе место в игре Грибова. Особенно большое впечатление оставляют сцены на Кремлевской набережной, а также в Кремле, в кабинете Ленина и беседах его с часовщиком и инженером Забелиным.

Роль товарища Сталина исполняет известный нам по многим кинокартинам исполнитель этой роли — Геловани. Нужно сказать, что на сцене Геловани в роли тов. Сталина производит еще большее впечатление.

На том же высоком уровне стоит игра и всех остальных исполнителей. Народный артист Хмелев настолько правдиво играет старого специалиста инженера Забелина, что мысль о необычайном актерском мастерстве, о тончайшей продуманности каждого жеста, каждого движения лица приходит уже после, а в момент спектакля видишь перед собой только глубоко-жизненный тип. Безукоризненно сделаны малюнькие роли старухи (Зуева), скептики (Вербицкий), звоняря (Готлиб). Величествен и прекрасен Кремль в декорациях художника Дмитриева.

Занавес давно опустился. Но вновь и вновь раздвигается он. Много раз требуют зрители на авансцену артистов, донесших до них верные образы любимых вождей.

Е. САРАПУЛОВА.

СВЕРДЛОВСКИЙ ДОМ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ — К ВЕЛИКОЙ ГОДОВЩИНЕ ОКТЯБРЯ

Свердловский Дом культуры железнодорожников им. Андреева готовится достойно встретить XXV годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

На приуроченной к этому времени декаде «Искусство Урала» хоровой коллектив железнодорожников исполнит несколько новых произведений. Театральный кружок под руководством режиссера Свердловской Гоцефилармонии Ю. Я. Росиньколов готовит к великой годовщине новую патристическую пьесу Константина Си-

монова «Русские люди».

В Доме культуры работают хоровой кружок русской народной песни, духовой оркестр, ансамбль баянистов, балетно-танцевальный.

В ближайшее время начинают работать детская хоровая капелла, оркестр народных инструментов.

А. САПОЖНИКОВ — руководитель хора Свердловского Дома культуры железнодорожников.

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