

ПУТЕВКА

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

№ 28 (2021)

Пятница, 4 апреля 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

Первому Мая— достойную встречу

Приближается 1 Мая — международный пролетарский праздник. Грядущие нашей родины приходят к этому знаменательному дню с огромными успехами во всех областях социалистического строительства, достигнутыми под руководством великой партии Ленина—Сталина.

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции вызвали огромную волну политической активности трудящихся нашей страны, отдающих все свои силы на дальнейшее укрепление хозяйственного и оборонного могущества единственного в мире социалистического государства, за выполнение исторической задачи, поставленной товарищем Сталиным — догнать и перегнать также в экономическом отношении главные капиталистические страны.

Лучшие люди нашей дороги — стахановцы и ударники являются зачинателями предмайского социалистического соревнования. Паровозная бригада депо Тюмень, где старшим машинистом тов. Еременко, показывает образцы борьбы за четкое выполнение приказов наркома товарища Л. М. Кагановича. Бригада обеспечила пробег паровоза между промывками 5446 километров при норме 4500, сэкономив 50 тонн топлива. Вступая в предмайское соревнование, бригада взяла на себя конкретные производственные обязательства.

Так отвечает бригада тов. Еременко на решения XVIII партконференции. Хорошую инициативу проявил и машинист этого же депо тов. Ситников. Он является организатором соревнования машинистов и диспетчеров отделения за вождение поездов без набора воды по участку Вагай — Тюмень — Поклевская. Своим личным примером тов. Ситников показал образец в перевыполнении технической и коммерческой скорости.

Широко разворачивается социалистическое соревнование в механическом цехе завода имени Воеводина (мастер тов. Кононович). Коллектив цеха, выполняя решения XVIII партконференции, добился выполнения производственного графика за две декады марта на 122,6 проц. Коллектив литейного цеха депо Кушва под руководством мастера т. Шляпникова, награжденного знаком «Ударнику сталинского призыва», выполнил квартальный план по чугуному литью на 110 проц.

В решениях XVIII Всесоюзной партийной конференции, говорится о том, что «необходимо ВСЕМЕРНО РАЗВИВАТЬ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ, направляя инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участков производства». Между тем партбюро станции Свердловск — сортировочная (секретарь тов. Астафьев) не обеспечивает выполнения этого важнейшего решения. Передовые методы составителей тт. Чистякова и Шалина, технической конторщицы тов. Ярцевой, списочий вагонов тов. Бабайловой, в свое время сыгравшие огромную роль в улучшении всей работы станции, сейчас не получают широкого распространения.

Не руководит социалистическим соревнованием и партийное бюро вагонного участка Свердловск-сортировочная (секретарь тов. Пономарев). Не случайно поэтому, что производственный подъем, который чувствовался в период подготовки к XVIII партконференции, сейчас значительно снизился.

Хозяйственные, партийные и профсоюзные организации нашей дороги должны обеспечить широкое предмайское соревнование, создавая все условия для повышения производительности труда, мобилизуя весь коллектив на четкую, ритмичную работу дороги, на завоевание первенства в соревновании трех дорог.

Наш паровоз стал чистым, исправным

Наша комсомольская бригада работала на маневровом паровозе № 7441, который недавно сдан в заводской ремонт. Этот паровоз был переведен на хозяйственный расчет. Когда началось лунинское движение, мы одни из первых включились в него.

Применяя метод т. Лунина, мы добились немалых успехов. Например, за полгода сэкономили 2198 рублей государственных средств, локомотив содержали в отличном состоянии, сэкономили все время топливо и т. д.

Мне хочется коротко рассказать о том, как мы добиваемся успехов в работе. Прежде всего мы работаем дружно и с напарниками и с помощниками. После каждой смены чистим локомотив, обтираем части, а если требуется какой-либо незначительный ремонт, устраним его тут же на месте. После каждой смены передаем друг другу паровоз чистым, исправным. Поэтому наш локомотив находится всегда в культурном состоянии.

Паровоз ремонтируем лунинским методом. К этому ремонту мы готовимся заранее. Прежде всего тщательно осматриваем паровоз, отмечаем пункты записи ремонта, детали заказываем до начала ремонта. Мелкий ремонт устраним еще до промывки.

Дружная работа, папавинский уход за локомотивом позволили нам уже за полмесяца марта сэкономить тонну «черного золота». А мои напарники — комсомолец тов. Гурьев за это же время сэкономи 1200 килограммов и тов. Глазков — 1100 килограммов. Мы с помощником Аней Широковских в марте выполнили производственное задание по маневровой работе на 145 процентов.

Скоро наступит праздник первое Мая. К встрече его мы сейчас и готовимся. Великий пролетарский праздник мы встретим новыми успехами в социалистическом соревновании.

В. ОПАЛЕВ — маневровый машинист депо Свердловск-пассажирская.

ПЕРЕХОДЯЩЕЕ ЗНАМЯ — ЛУЧШЕЙ БРИГАДЕ

2 апреля состоялось собрание комплексных бригад депо Камышлов. Мастер депо тов. Каракин рассказал, как сработали в марте бригады тт. Солдатов и Русакова.

Борясь за выполнение решений XVIII партийной конференции, бригада тов. Русакова добилась лучших показателей. Цех приведен в порядок, рабочие места содержатся в чистоте. В результате повысилась производительность труда слесарей. Бригаде вручено переходящее красное знамя.

Сейчас в бригаде разворачивается социалистическое соревнование за достойную встречу 1 Мая.

Перевыполнили квартальный план погрузки

Тюменское отделение перевыполнило квартальный план погрузки и выгрузки. Рабочий парк отделения имело ниже нормы на 20 проц. Оборот вагона выполнен на 90 проц.

Коллектив движанцев, руководствуясь решениями XVIII партконференции, взял обязательство и во втором квартале перевыполнить план погрузки и выгрузки как количественно, так и качественно, а также добиться сто

процентного выполнения оборота вагона, отправления и проследования поездов.

ХУХЛОВ — нач. Тюменского отделения движения, **ПАРАШУТИН** — зам. нач. политотдела.

Предмайское социалистическое соревнование



Машинист депо Тюмень тов. ВЕЛИЖАНИН А. Т. по-лунински ухаживает за своим паровозом.

Фото Д. Чернецкого.

ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА ТЮМЕНСКИХ ПАРОВОЗНИКОВ

Машинист депо Тюмень тов. Ситников сделал замечательное начинание. Он явился организатором соревнования среди тюменских машинистов за вождение поездов без набора воды по участку Вагай — Тюмень — Поклевская. 26 марта тов. Ситников совместно с машинистом тов. Микрюковым провел двойной тягой поезд № 5959 весом 3600 тонн без набора воды от станции Вагай до станции Тюмень. За это руководство дороги объявило тт. Ситникову и Микрюкову благодарность.

В ответ на это тов. Ситников 30 марта, соревнуясь с диспетчером отделения движения тов. Исуповым и с диспетчером тов. Афонтьевым, провел по участку Вагай—Тюмень поезд № 5905 весом 2000 тонн, без набора воды. При этом добился значительного перевыполнения технической скорости. При норме 31,2 километра в час он выполнил техническую скорость 35,3 километра в час.

Примеру тов. Ситникова последовали и другие машинисты депо

Тюмень. 30 марта тов. Репьев заключил договор на одну поездку с диспетчером отделения тов. Бакулиным и провел поезд № 5955 по участку Тюмень—Поклевская также без набора воды. Он дал техническую скорость 36,5 километра в час при норме 31,2.

Диспетчер тов. Бакулин в ночь на 1 апреля вторично организовал проведение поездов без набора воды по участку Тюмень — Поклевская. Он заключил социалистический договор на одну поездку с машинистами тт. Левановым и Лазаревым. Эти машинисты сумели провести двойной тягой поезд № 5953 весом 3570 тонн, выполнив техническую скорость на 34,6 километра в час, вместо 31,2 по норме.

Инициатива машинистов депо Тюмень является замечательным начинанием предмайского социалистического соревнования среди паровозников, движанцев и вагонников за обеспечение ускоренного продвижения поездов.

Н. УВТЮЖАНИН — инструктор политотдела дороги.

Сами ремонтируют свой станок

По инициативе комсомольской группы среди коллектива токарей дорожных колесных мастерских начинает распространяться лунинский метод.

Комсомолец тов. Попков, стахановец-токарь на колесно-токарном станке «Гегеншайт», начал с инструмента. У него в тумбочке сейчас имеется почти весь необходимый инструмент и некоторые запасные части для мелкого ремонта станка. Чтобы не быть одиноким, тов. Попков рассказал о своей идее сменщикам — токарям тт. Зырянову и Жигалову.

В выходной день 30 марта инициаторы пришли в цех, чтобы подробно обсудить, как начать осваивать лунинский метод, как содержать станок и как в нужных случаях самим его ремонтировать.

Замечательная инициатива подхватывается не только сменщиками тов. Попкова, но и другими токарями. Следуя их почину, токари тт. Филимонов, Аксенов, Строков подобрали уже для себя слесарный инструмент.

На помощь токарям пришли слесари-стахановцы тт. Сапожников и Афанасьев. Они организуют через стахановскую школу передачу токарям своего опыта ремонта станков.

Лунинское движение среди токарей обещает дать замечательные результаты. Если раньше из-за самой незначительной неисправности станок часами простаивал, приходилось вызывать механика цеха, слесарей, то теперь этих простоев будет меньше.

Производительность токарей, хорошо ухаживающих за своим станком, содержащих его в полной исправности, непрерывно возрастает. Так, например, производительность токаря тов. Попкова в марте была: за первую декаду — 250 проц.; за вторую — 364; за третью — 370 проц.

Для того, чтобы лунинское движение получило наибольшее развитие и организационно укреплялось, на каждый станок и агрегат назначен старший токарь.

П. СИМАНОВ — начальник дорожных колесных мастерских.

IV СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

1 апреля в 6 часов вечера, в зале заседаний Верховного Совета РСФСР, в Кремле, состоялось открытие IV сессии Верховного Совета РСФСР 1-го созыва. Сессию открыл Председатель Верховного Совета РСФСР депутат ЖДАНОВ А. А. Сессия единогласно утвердила следующий порядок дня: 1) Утверждение государственного бюджета РСФСР на 1941 год; 2) Утверждение Указов Президиума Верховного Совета РСФСР, принятых между третьей и четвертой сессиями и подлежащих утверждению Верховного Совета РСФСР.

НА ТЕМЫ ДНЯ



Готовиться к летним пассажирским перевозкам

Партия и правительство уделяют максимум внимания росту материального благосостояния трудящихся нашей родины. Ежегодно отпускаются громадные средства по государственному бюджету на капитальное строительство и культурно-бытовые мероприятия.

Только по нашей дороге на 1941 год ассигновано на капитальные работы 1,524 тыс. рублей. На улучшение и ремонт Свердловского вокзала отпущено 300 тыс. рублей. Ремонтируется Н. Тагильский вокзал. В летнем пассажирском движении будет восстановлен поезд № 51-52 Москва—Тагил, выделяются дополнительные 7 пар пригородных поездов. Все поезда пригородного сообщения будут иметь электрическое освещение. Производится радиофикация поездов и вокзалов. 250 вагонов во втором квартале будут специально отремонтированы. В пригородном движении выделяются детские вагоны.

С каждым годом возрастает пассажиро-поток на железнодорожном транспорте. За 1940 год по нашей дороге было перевезено 14,164 тыс. пассажиров. В текущем году этот поток еще более увеличится.

Честь железнодорожников нашей дороги — удовлетворить запросы трудящихся и полностью обеспечить пассажирские перевозки. Выполняя требования пассажира, мы должны окружить его заботой и вниманием в пути следования, вежливо и культурно обслуживать в вагоне и на вокзале, во-время отправить и вовремя доставить каждого пассажира.

Однако анализ работы в первые три месяца текущего года показывает, что с пассажирскими перевозками дорога справляется неудовлетворительно. Неоднократная суровая критика на страницах газеты «Правда» серьезных недостатков в пассажирской службе (нач. т. Васильев), на Свердловском пассажирском отделении (нач. тов. Фадеев) и в Свердловском вокзале (нач. тов. Савостин) еще не учтена и требуемый порядок еще не наведен. Пассажирские поезда продолжают иметь колоссальные опоздания. Только в марте опоздало 268 пассажирских поездов на 11,974 минуты, при чем, главным образом опоздания происходят за счет плохой диспетчерской регулировки, большого количества предупреждений и по ремонту вагонов в пути следования. Имеется масса жалоб на отсутствие чистоты, порядка и вежливого обращения в вагонах, на перронах, в вокзалах и буфетах.

Работникам пассажирской службы и железнодорожникам всей нашей дороги необходимо полностью обеспечить предстоящие летние пассажирские перевозки, организовав четкое движение пассажирских поездов.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Наступательная агитация

Партийная организация Егоршинского вагонного участка большое внимание уделяет развертыванию агитационной работы в цехах. Мы стремимся к тому, чтобы агитация приобрела наступательный характер. Агитаторы тт. Чуркин, Чадерин, Корелин, Стриганов, Редькин и другие не ограничиваются проведением простой читки газет. Они заметно выросли политически, стали лучше разбираться в вопросах внутреннего и международного положения СССР, их беседы стали более углубленными, затрагивают разнообразные вопросы.

Во время чтений докладов тт. Маленкова и Вознесенского на XVIII Всесоюзной партийной конференции агитаторы иллюстрировали отдельные положения фактами из местной жизни. Бригада колесного цеха (неосвобожденный бригадир т. Малых) рабочее место, инструмент содержала в исключительной зачистке.

Получилось так, что из-за грязи нельзя было выявить лопнувшую деталь. Агитатор-коммунист тов. Корелин, приводя этот факт, показал, что грязь является неизбежным спутником и источником расхлябанности дисциплины и отсутствия порядка, ведет к снижению производительности труда.

Бригада учла критику. Сейчас инструмент и рабочее место приведены в образцовый порядок. По чистоте и порядку эта бригада заметно выделяется среди бригад других цехов вагонного участка.

О силе наступательной агитации можно привести и такой пример. Плотники деревообделочного цеха тт. Халимин и Дроздов неэкономно

расходовали пиломатериал, много получалось обрезков. Эти обрезки шли на дрова и в паровоз на отопление. Беспартийный агитатор т. Чуркин сумел доказать, какой убыток они приносят производству своей плохой работой. Тт. Халимин и Дроздов исправили допущенную ошибку, обеспечивая высокое качество продукции.

В результате проведенной агитатором тов. Редькиным массовой политической работы коллектив рабочих пункта осмотра привел в порядок рабочее место. В пункте осмотра стало чисто.

Агитационная работа способствовала повышению производительности труда. Если в январе производительность труда в вагоноремонтном пункте составила 196 процентов, то в феврале выросла до 203 проц. Коллектив добился в январе 21550 рублей экономии, в феврале — 36200 рублей.

Партийная организация борется за неуклонное проведение в жизнь решений XVIII партконференции, добиваясь того, чтобы производственный план ежедневно перевыполнялся в каждой бригаде, смене, на каждом станке. Этому вопросу подчинена и вся агитационная работа. Кое-что уже сделано — квартальный план по капитальному ремонту выполнен досрочно. Поднимая ответственность агитации, будем бороться за то, чтобы этот успех закрепить, обеспечивая выполнение других важнейших измерителей.

В. КУЗЬМИН — секретарь парторганизации Егоршинского вагонного участка.

Отчет редколлегии стенгазеты перед читателями

За два года своего существования стенная газета «Локомотив», депо Тюмень — вышла 340 раз. За это время в газете напечатано более 1500 рабкоровских писем.

На днях редколлегия стенгазеты провела встречи со своими чита-

телями по цехам. Отчиталась о своей работе. Машинисты и ремонтные рабочие депо сделали ценные замечания по работе редколлегии.

Состав редколлегии обновлен и дополнен.

Собрание было сорвано

Вечер 27 марта. В помещение партбюро станции Свердловск-пассажирская пришло несколько человек. Среди них секретарь узлового комитета ВЛКСМ тов. Моисеев, помощник начальника Свердловского политотдела по комсомолу тов. Ничков, председатель месткома тов. Салтыков и еще два представителя от партбюро. Они явились сюда на комсомольское собрание, которое должно было обсудить важнейший вопрос — итоги решений XVIII Всесоюзной партконференции.

Через 40 минут на собрание явилось 14 комсомольцев. 6 человек из них пошли на работу в вечернюю смену. Секретарь комитета комсомола тов. Слесаренко спросил присутствующих:

— Ваше мнение о проведении собрания?

Некоторые предлагали собрание перенести на следующий день, а отдельные в шутку говорили, что можно провести с представителями и членами комитета комсомола.

— Как готовили собрание? — такой вопрос был задан тов. Слесаренко присутствующими.

— Не помню, — кто писал объявление, — ответил тов. Слесаренко, — но объявление, по-моему, было.

Собрание, как и можно было ожидать, сорвалось: к нему совершенно никто не готовился.

Комсомольская организация ст. Свердловск-пассажирская не работает. Здесь все важнейшие политические мероприятия срываются. Роста организации совершенно нет. Комитет ВЛКСМ не проводит никакой работы с комсомольцами, не говоря уже о всесоюзной молодежи. Бездеятельность комитета, а особенно его секретаря тов. Слесаренко привела к тому, что многие комсомольцы оторваны от организации, не посещают собраний, не платят членских взносов и т. д.

Вот, например, сцепщик Савельев. Он в течение 6 месяцев не платит членские взносы, на собрания не является. То же самое можно сказать и о заведующей товарной конторой тов. Медведевой, которая числится комсомолкой только по списку. Дело дошло до того, что тов. Слесаренко вызывает отдельных комсомольцев на бюро под расписку, но они все равно не являются.

А. СТАРЦЕВ.

А грязь и ныне там

О чистоте и порядке в депо Свердловск-пассажирская много говорили и писали, не мало принимали решений и постановлений. Но пройдите по цехам депо: грязь и ныне там.

Выносилось такое решение: для обмывки паровозов, поступающих в ремонт, организовать специальное стойло. Нужное мероприятие, необходимое. Осуществление его не сопряжено ни с трудностями, ни с денежными затратами. Почему же до сего времени стойла все таки нет? Очень просто: начальник депо тов. Лубнин не удосужился распорядиться. Привык этот руководитель игнорировать сигналы рабочих и решения собраний.

Это из-за него рабочие комплексы бригад буквально утопают в грязи. 1 апреля паровоз № 205-77 даже не обмыли на обыкновенной канаве, и слесари по колесам в грязи ремонтировали его целую смену.

Цеха паровозного депо захлаплены. В подсобном, например, можно видеть наваленные возле стены доски, ящики, рамы витрин, мусор. В цехе новой подвески валяются всякие материалы и сор, оставленные еще строителями. Богуру депо немощенная грязь, всюду вода, хлам.

Дело в том, что за санитарное состояние цехов отвечают руководители депо, а за содержание площадок вокруг депо — руководители паровозного отделения. И вот «отец» со своим «чадом» никак не уговаривается, чтобы сообща, дружно бороться с грязью. Сор из депо выбрасывается за двери, под открытое небо; в паровозном отделении, видя это, беснуется: «Не наш сор, не убираем». Паровозное отделение насорило в депо, протестуют депоцы: «Кто насорил, тот пусть и делает уборку». В результате и под крышей грязь и под открытым небом грязь, тем более сейчас, когда солнечная весна легко разоблачает грязь и нечистоту.

Болтовне о чистоте и порядке пора положить конец. Не кто иной, как хозяйственник, обязан отвечать за культуру на своем предприятии. А вот у тов. Лубнина не хватает на это распорядительности. Маленький пример: дверь в депо (от проходной будки) почти не закрывается, возле нее вода и грязь, в дверь нельзя пройти, чтобы не запнуться и не выпачкаться. На двери уже два месяца висит карикатура, посвященная мастеру подсобного цеха тов. Кузнецову. В подписи под карикатурой говорится, что мастер не хочет привести в порядок злополучную дверь. Но почему же начальник депо не проявит воли администратору, не прикажет своему подчиненному: наладить в такой-то срок.

Чистота и порядок — дело рук хозяйственника. И очень плохо, что у тов. Лубнина коротки руки, когда дело касается практического решения вопроса чистоты и порядка в депо.

Л. ХРЕБТОВ.

Когда нет проверки исполнения...

На днях состоялось собрание коммунистов парторганизации станции Тагил. На повестке дня: доклад секретаря партбюро тов. Бородин о выполнении принятого решения на прошлом собрании.

Прошел месяц, как парторганизация наметила мероприятия по ликвидации недостатков. За этот период можно было много сделать для того, чтобы практически, а не только на словах, реализовать указания XVIII партийной конференции.

Однако и на этом собрании тов. Бородин равнодушно констатировал, что принятые решения не выполнены, отмеченные недостатки не ликвидированы.

Это — результат того, что партбюро и его секретарь тов. Бородин не поняли огромной важности решений XVIII партийной конференции и безответственно отнеслись к контролю за выполнением своих соответствующих решений.

На станции попрежнему не выполняется важнейший измеритель — норма простоя вагонов. В неудовлетворительном состоянии находится стрелочное хозяйство, захлаплены пути.

По постановлению собрания от 27 февраля партбюро обязано было в ближайшие дни решить ряд неотложных задач: расставить агитаторов, пересмотреть состав редколлегий стенных газет и оказать им практическую помощь в работе, организовать несколько групп из актива для проведения проверки учета, хранения и использования инвентаря, оборудования и материалов и т. п. Но прошел месяц, а бюро не решило ни одного вопроса.

— Не успели собраться(?), — хладнокровно отвечает тов. Бородин.

Таков печальный итог.

Доклад закончен. Все молчат. Председательствующий тов. Фран-

цев то и дело уговаривал коммунистов:

— Ну, товарищи, кто будет выступать?.. Что, нет желающих?.. Тогда я буду вызывать. Тов. Захаров, — обратился он к члену партбюро, зав. кондукторским резервом. — бери слово.

— Да что говорить об одном и том же, пусть другие скажут...

Пауза.

Слово взял кандидат партии тов. Грабчук:

— На прошлом собрании, — заявил он, — мы говорили о плохом содержании стрелочного хозяйства, о грязи и захлапленности на станционных путях, об устранении этих недостатков записали в резолюцию, но прошел месяц, а состояние стрелок не улучшилось, на некоторых постах стрелочные указатели как были неисправны, так и остались. Ничего не изменилось и в общежитиях. А на прошлом собрании, как вы помните, начальник станции тов. Мартынов обещал эти недостатки устранить к 15 марта.

Далее тов. Грабчук рассказал

о беспорядках на товарном дворе, в пакгаузах и т. д.

Главный кондуктор тов. Хлопина говорила о плохом обслуживании пассажиров в пригородных поездах. Поезд, курсирующий между Восточно-Сортировочной и Н.-Салдой, всегда переполнен, потому что в нем вместо 9 вагонов только 5, а остальные неисправны.

В прениях выступили тт. Цибин, Шапов, Францев, Николаев и другие. Все они критиковали недостатки членов партбюро, тов. Бородин и отдельных коммунистов.

— В марте на станции ослабла агитационная работа, — говорит тов. Цибин. — Почти прекратили разъяснение материалов XVIII партконференции в погрузочной конторе — там, где начальником тов. Бородин.

Партбюро политическую агитацию пустило на самотек. Для проведения бесед к одному из общежитий прикреплен член партии тов. Денисов. Но он там ни разу

не был. Плохо выполняют поручения и другие коммунисты. Обясняется это тем, что партбюро не контролирует деятельность агитаторов, не руководит ими.

Отсутствие контроля за выполнением решений характерно в работе партбюро. Тем не менее собрание не сделало большевистских выводов в отношении членов партбюро и его секретаря, безответственно относящихся к выполнению решений XVIII партконференции. Приняв решение — обязать партбюро выполнить постановление предыдущего собрания, коммунисты разошлись.

Все это в равной степени относится и к узлового парткому и его секретарю тов. Шилову. Партком ни разу не заинтересовался, как первичные парторганизации осуществляют решения XVIII конференции ВЛКСМ(б). Не заинтересовался этим и политотдел отделения.

Такова картина круговой безответственности, когда отсутствует проверка исполнения решений.

Б. НИКОЛАЕВ.

О ГРАФИКЕ И ЕДИНЫХ СМЕНАХ

Начальник дороги приказал: «запретить в дальнейшем переброску работников из одной смены в другую». В этом приказе, подписанном 22 февраля, говорится, что «частая переброска рабочих из смены в смену привела к дезорганизации сменной работы и породила обезличку и безответственность в работе по выполнению сменных заданий»...

В силу приказа начальника дороги, группой труда и зарплаты (нач. тов. Чижицкий) был разработан так называемый график единых смен. График этот, как известно, был введен в действие с 1 марта.

Прошел март. Как же выполняется приказ начальника дороги и график единых смен на отделении?

С таким вопросом наш корреспондент обратился к заместителю начальника Свердловского отделения тов. Вилулову.

— График выполняется, но нельзя сказать, чтобы на все сто процентов.

— На всех ли станциях существуют единые смены?

— Не на всех, но на крупных единые смены имеются. Вот, например, на станции Свердловск-Сортировочная, каждый маневровый диспетчер имеет свою единую смену, состав их постоянный.

Утверждая это, тов. Вилулов, очевидно, не имел ясного представления, потому что действительность на станции Свердловск-Сортировочная показывает как раз другое.

В начале марта на станции Свердловск-Сортировочная (начальник тов. Иванов) и в самом деле был создан по сменам более или менее постоянный состав работников, но ненадолго. Прошло лишь шесть дней и все пошло по старому. Работников станции чуть ли не каждый день переводят из одной смены в другую. Так, например, составитель поездов Порохин, числящийся в смене диспетчера станции Щербинина, работал с ним в течение месяца лишь 8 раз, а остальное время: четыре раза с диспетчером Королевым, четыре раза с диспетчером Логиновым и три раза с диспет-

чером Копысовым. Составитель поездов Берестов, который числился в смене маневрового диспетчера Щербинина, уже семь раз перебрасывался из смены в смену в течение месяца.

Частая переброска работников из одной смены в другую приводит к снижению производительности труда. Так, например, составитель Порохин раньше не только выполнял, но и перевыполнял нормы по формированию поездов, а теперь он выполняет их лишь на 80—90 процентов.

Отражается замена работников и в целом на работе смены. Смена маневрового диспетчера Кукина почти весь март шла впереди других смен по выполнению плана. Но вот 24 марта Кукин заболел, его заменил Колошницкий — старший помощник начальника станции. И на следующий день 25 марта смена выполнила план по отправлению поездов лишь на 84,6 проц.

Не закрепляется постоянный состав работников и в диспетчерских сменах Свердловского отделения. Достаточно указать хотя бы на то, что в смене дежурного по отделению Помазкина не являются постоянными два диспетчера — Кузинский и Дружининский участков.

Получается, к сожалению, так, что в отделении имеется график единых смен, но нет самих единых смен. Говоря о том, что предложенный отделению график единых смен является неточным, руководители Свердловского отделения почему-то не берутся уточнить его.

Согласно приказу начальника дороги контроль за выполнением мероприятий, указанных в приказе, возложен на начальников служб и группу труда и зарплаты. Это требование приказа не выполняется. Для работы на апрель переставлен все тот же мартовский график единых смен, который уже был подвергнут критике в марте и попрежнему, судя по Свердловскому отделению, руководители отделения не взяли еще в серьез за организацию единых смен и особенно на станциях.



Старший машинист депо Кузино т. БЕССОНОВ Г. Я. работает по методу тов. Лунина
Фото В. Лежнина.

Больше заботы о пассажирах

Наша бригада поезда № 93/94, отправляясь из Ленинграда 25 марта, встала на стахановскую вахту. Мы обязались культурно обслуживать пассажиров в пути, добиваться продвижения поезда точно по наркомовскому графику. Но мы не получаем нужной поддержки в продвижении поезда на дороге имени Л. М. Кагановича.

На станции Аксариха нас задержали на 10 минут, в Пульниково — 5 минут, в Неклевской — на 7 минут.

Из Тюмени поезд вел машинист тов. Голиков, который также имел на линии задержки. И только нагон позволил прибыть в Вагай по графику.

Следует отметить и следующее: в Тюмени к нам прицепляют вагон-лавку, из-за этого на каждой станции происходят задержки минимум на две минуты (выгружают хлеб).

Эти недостатки надо ликвидировать, чтобы поезд следовал по графику.

ШКВАРИН — начальник поезда.

ПРИМЕР, ДОСТОЙНЫЙ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Недавно машинист-луинец Тюменского депо тов. Велижанин, соревнующийся с машинистом другого паровоза тов. Буториным, предложил производить промывочный ремонт силами бригады двух паровозов. Предложение это поддержали старшие машинисты тт. Залесский и Еременко, а после совместного совещания одобрили его и бригады.

Опыт оправдал себя. Бригады свели до минимума количество записей в книгу ремонта. На первой промывке было записано только пять пунктов, на второй — 4 и т. д.

Паровоз № 706-61, где старшим машинистом тов. Залесский и работает машинист Велижанин, был поставлен в марте на большую промывку. Строго распределив между собой обязанности, все участники промывки приступили к ремонту.

Машинист тов. Буторин и помощник машиниста тов. Шевырталов, как имеющие большой слесарный опыт, взяли на себя ремонт дышлового движения. В помощь им были даны кочегары тт. Шумилов и Сапулов.

Старший машинист паровоза № 706-61 тов. Залесский ремонтировал крейцкопфные вкладыши. Вместе с ним работал помощник машиниста тов. К. Мухин. Машинист тов. Ерохин ремонтировал правую сторону паровоза и песочные трубы.

Старший машинист другого паровоза тов. Еременко работал на ремонте арматуры. Помощник машиниста тов. Я. Мухин набивал сальники, производил осмотр, очистку и подбивку буек. Золотники ремонтировали тт. Поторочин и

Велижанин. Кочегар тов. Тарасович работал на очистке паровоза.

В результате правильной организации труда, расстановки рабочей силы и строгого выполнения технологического процесса, предусмотренного приказом № 78-Ц, объединенные паровозные бригады сократили простой паровоза на промывке в два раза против установленной нормы.

Особое внимание бригады уделяют качеству ремонта. За все время не было ни одного случая брака. Все работы принимаются приемщиком НКПС и начальником депо или его заместителем.

Хорошее качество ремонта, плавильский уход за паровозами дают возможность бригадам обоих паровозов значительно перевыполнять нормы межпромывочного пробега. Так, например, паровоз старшего машиниста тов. Залесского совершил пробег от одной промывки до другой в 5.170 километров при норме 4 тысячи километров, а паровозная бригада старшего машиниста тов. Еременко довела межпромывочный пробег своего паровоза до 5.446 километров.

За два с половиной месяца на обоих паровозах сэкономлено 32.513 килограммов угля. За этот же период сэкономлено 6.359 руб. 10 коп. по хозрасчетному договору. Таков экономический эффект совместной работы бригад двух паровозов!

Пример бригад паровозов тт. Залесский и Еременко, заслуживает широкого распространения.

И. ЩЕРБАКОВ — зам. редактора газеты «На новом пути».

В БОРЬБЕ ЗА ЧИСТОТУ

Жены железнодорожников раз'езда Пастушный активно участвуют в реализации решений XVIII партконференции, они борются за чистоту на производстве. По инициативе домохозяйки А. К. Мироновой женщины победили в стрелочной будке поста № 2, вымыли в других будках и в помещениях дежурного по раз'езду.

28 и 29 марта активистки тт. Прохорова, Подусова, Сарафанова и другие вновь проверили санитарное состояние стрелок, будок, общежитий, квартир, а также просмотрели инструменты. Подмеченные недостатки устраняются.

ПРОХОРОВ — начальник раз'езда Пастушный.

Телеграфисты

Абонент рывком поднимает телефонную трубку и сердито кричит:

— Где вы там? Опять аппарат не действует. Тоже мне связисты...

Кто не слышал подобных разговоров? Кто сам не стучал трубкой по рычагу, требуя к себе монтера?

О связистах, как правильно заметили один работник связи, вспоминают только тогда, когда телефон не работает, когда телеграф что-либо перепутал.

— Почему бы не вспомнить о нас в другое время? — с досадой проговорил он.

В самом деле, почему не поговорить о связистах хотя бы, например, сейчас, когда все телефоны исправны, когда мы только что получили свежую, четко переданную и к тому же приятную для нас телеграмму?

На телеграф Тагильского узла пришло новое оборудование.

Старший электромеханик Виктор Игошин решил разделить с товарищами по работе то приятное чувство, которое испытывал при первом взгляде на новую вещь. Он пригласил механиков и монтеров для разборки посылок с оборудованием.

— Интересно, что это за новинка, — сказал один из них и посмотрел на Виктора.

— А вот разберемся.

Виктору Игошину, окончившему в 1935 году железнодорожный техникум связи, не приходилось встречаться с такой установкой, как ретрансляция бодо.

— Что ж, — сказал он, — придется поработать.

— Хорошо, что хоть схему прислали...

— Схема-то есть, — начал было Виктор, но, увлекшись деталями, прервал речь.

Ни указаний, не пояснений — ничего, кроме схем, не было. Обычно в таких случаях присылают бригаду для установки оборудования. Но тут не на кого надеяться. Следует самим овладеть новым делом, приложить все силы к тому, чтобы эти медные, покрытые лаком и оттого как-то по-особому блестящие детали были смонтированы и приведены в действие.

В журнале «Связист» Виктор разыскал статью о ретрансляции, достал учебник по электромеханике связи, еще раз пригляделся к схеме, присланной вместе с оборудованием, и принялся за дело. Ему помогли механик бодо тов. Мойсеев, монтер тов. Прилуков, начальник дистанции тов. Меньшенев. Работали по вечерам, после смены. На установку потребовалось пять дней. Особенно большие хлопоты доставил

небольшой прибор — ретранслятор с токами двух направлений.

Установка всей этой системы была делом не легким, и поэтому работники телеграфа искренне, от души поздравляли Виктора Игошину с успехом. Только человек, любящий и хорошо знающий свою работу, мог обойтись в данном случае без квалифицированной помощи.

Теперь Тагильский телеграф имеет возможность связывать Свердловск с Надеждинском, работать в нескольких направлениях.

Новое оборудование заинтересовало телеграфистов. Надо освоить его, надо уметь не только работать на нем, но и в нужный момент разобратся в его механике. И люди взялись за это с большим желанием. Они проявляют любовь к новой технике, повышают свою квалификацию. На телеграфе уже нет только морзистов или только бодистов. Телеграфистка, если это надо, переходит с аппарата морзе на бодо, а затем и на пишущую машинку. Тт. Ватухтин, Баяндина, Глебова, Калинин овладели многостаночным обслуживанием.

Виктор Игошин помогает им, читает в коллективе лекции и не только пробуждает интерес к технике, но и сам ее совершенствует.

Линии постанционной и линейно-путевой связи, включенные в междугородный коммутатор, проходили через шесть стоек и имели шесть

ключей. Ключи обслуживались одной телеграфисткой; это затрудняло ее работу. Кто-то предложил упростить систему до трех ключей, что несколько не отразилось на качестве работы всех шести линий связи.

Задумавшись однажды над этим, старший электромеханик пришел к выводу, что систему можно упростить еще более. Несколько расчетов и чертежей совершенно убедили его в этом.

Он пришел со своим предложением к начальнику дистанции. Тот внимательно выслушал его и сказал:

— Замечательно.

Виктор предложил сэкономить вызывные части стоек, дорого стоящие и используемые только на половину своей мощности, и вместо шести стоек ввести три с несколько измененной схемой. Две стойки остаются прежней конструкции, а третья имеет четыре комплекта приеморелейных секций. Вместо трех, теперь у телефонистки только два ключа, что еще более улучшает условия ее работы. Прием с шести линий производится этими приемными секциями, а вызов на линию обеспечивается общей вызывной частью и релейная секция той линии, с которой необходимо связаться.

— Мы направим весь материал в службу связи, — сказал начальник дистанции.

Так и сделали. Надо было полу-

чить разрешение на производство опытов.

Сейчас предложение Виктора Игошина обсуждается в Центральном управлении связи НКПС с целью применения его по всей сети железных дорог.

За окном, грохоча, премелькнул поезд. Это также имеет непосредственное отношение к теме нашего разговора. Движение поездов не может быть организовано без четко налаженной постанционной связи. Не без участия Виктора Игошина была переоборудована линия связи Тагила с Висимо-Уткинской, устаревшие телеграфные аппараты «вертушки» заменены новыми; линейно-путевая связь между Тагилем и Алапаевском переделана на постанционную. Теперь дорожный мастер может вызвать бригадира в любом направлении, распорядиться или узнать, каковы дела.

— Все в порядке, — ответит бригадир на вопрос мастера.

Потом он отойдет от исправно действующего телефонного аппарата и, принимаясь за работу, вспомнит о связистах.

— Как вы думаете, вспомнит?

Виктор Игошин улыбается.

— Должен бы вспомнить, — говорит он.

Нашу беседу прервал внезапно раздавшийся четкий и звучный телефонный звонок.

М. КОНСТАНТИНОВ.

Обзор иностранных телеграмм

АНГЛИЙСКИЕ ВОЙСКА ЗАНЯЛИ АСМАРУ. — ЭКСПОРТ ОРУЖИЯ ИЗ США. — ЗАКРЫТИЕ ЮГОСЛАВско-РУМЫНСКОЙ ГРАНИЦЫ

На англо-германском фронте одна германская подводная лодка, оперирующая в северной части Атлантического океана, потопила 5 английских пароходов. Соединение германской авиации уничтожило у пролива Св. Георга 6 крупных английских танкеров. Германские самолеты совершили также налеты на аэродромы в Южной и Центральной Англии. Английские бомбардировщики успешно атаковали у Фризских островов германский эсминец, затем английские самолеты сбросили бомбы на артиллерийские позиции и германские войска на островах Терсхеллинг и Амеланд.

На албанском фронте происходила артиллерийская перестрелка. Итальянская авиация подвергла бомбардировке греческие катеры, находившиеся в бухте одного из островов Эгейского моря.

В Северной Африке итальянские и германские мотомеханизированные части заняли Мерса-Брега (Киренаика). В сводке германского командования указывается, что бронетанковые части германского корпуса во взаимодействии с германской и итальянской авиацией захватили в Северной Африке выдвинутый вперед на линию фронта опорный пункт англичан. Английские части отступили по направлению к Аджадабиа.

В Восточной Африке, по сообщению агентства Рейтер, английские войска захватили столицу Эритреи — Асмару. Асмара — столица итальянской колонии Эритрея, является не только административным, но и торговым и хозяйственным центром колонии. Город расположен на горном плато на высоте 2347 метров; связан железной дорогой с Массауа (порт на Красном море) и Биша. Расстояние между Асмарой и Массауа по прямой линии составляет 65 км., а по железной дороге — 120 км. Население Асмары — 20 тысяч человек. В итальянских руках город находился с 1889 года.

Итальянская газета «Боце д'Италия» поместила статью Гайды, который, ссылаясь на германскую печать, пишет, что на фронтах в Восточной Африке англичане сконцентрировали армию в 300 тысяч человек и в Северной Африке — не менее 200 тысяч человек. Автор считает, что задачи Италии в нынешней войне заключаются в том, чтобы «сковать» возможно большее количество английских сил и стараться истощить их.

Согласно данным государственного департамента, США выдали в феврале лицензию на экспорт оружия на общую сумму в 133 млн. долларов. Из этой суммы 119 млн. долларов приходится на долю стран Британской империи. За первые два месяца текущего года в общей сложности было выдано лицензий на экспорт вооружения более чем на 296 млн. долларов, из них 278 млн. долларов приходится на долю Британской империи. Фактический экспорт вооружения за первые два месяца составил около 73 млн. долларов, при чем из них на долю Британской империи приходится 66,5 млн. долларов.

По сообщению белградского корреспондента агентства Юнайтед Пресс, Югославия закрыла свою границу с Румынией.

Агентство Стефани передает из Триеста, что туда 1 апреля утром прибыло большое количество итальянцев, выехавших из Югославии. Среди них много женщин и детей. В 15 часов в Триест прибыл поезд с семьями итальянских дипломатов, журналистов и учителей, проживавших в Югославии. В Белграде продолжают оставаться только итальянский посланник и члены итальянской миссии.



Автор повести «Железный поток» писатель-орденоносец А. С. СЕРАФИМОВИЧ прибыл в Свердловск. На снимке: тов. Серафимович среди учителей Свердловских железнодорожных школ. Фото В. Лежнина.

Покончить с нерадивым и нехозяйским отношением к народному добру

Разбазаривают строительные материалы

В феврале этого года по распоряжению начальника Стройтехснаба тов. Зискина для нужд дороги со Свердловской базы Главметаллосбыта были получены 200 погонных метров цельнотянутых труб. Трубы эти тут же были проданы Арамилской фабрике. Для того, чтобы скрыть следы незаконной сделки от Главметаллосбыта, тов. Зискин «провел эту операцию» через ремонтно-прокатную базу.

Таким же путем в июле прошлого года заводу «Республиканец» было продано 74 погонных метра швеллерного железа № 16, а в апреле — управлению Свердловского трамвая 4 тонны круглого железа 28—38 мм. Операция была проведена уже не через прокатную базу, как это было в первом случае, а через 4-й строительный участок.

Составляя отчет о своей работе в конце марта этого года, я указал все эти факты, но тов. Зискин вычеркнул их и задержал высылку отчета в отдел снабжения Центрального управления железнодорожного строительства.

При обсуждении в нашем коллективе доклада тов. Маленкова на XVIII партконференции я выступил

и рассказал о том, что в прошлом году мы завезли на свои участки большое количество цемента, превышающее нашу потребность. Цемент этот, которого у нас более 1000 тонн, не используется, склады для его хранения не приспособлены и при первом же таянии снега ценный строительный материал может быть испорчен.

После этого выступления тов. Зискин вызвал меня к себе и заявил: — Какое вы имели право говорить о цемента? Ведь он будет нужен нам в 1941 году.

Комментарии, как говорят, излишни. К этому следует только прибавить, что хранение материалов на участках находится в безобразном состоянии. Налицо полная бесхозяйственность, отсутствие учета. Строительные материалы лежат под открытым небом, ржавеют и портятся. Такое положение, в частности, наблюдается на 3-м строительном участке, где тов. Зискин был в конце февраля, но мер никаких не принял. Преступному отношению к строительным материалам следует положить конец.

ФРОЛОВ — ревизор стройснабтреста Уралстройпуть.

О деталях и резолюциях

— Ваня, слазай в заготовилку, — повелевает слесарю бригадир цеха, — и достань болтиков, ну, и еще чего там нехватает...

— Есть!

И слесарь проворно взбирается на перегородку, устроенную в заготовительном цехе и отделенную этой перегородкой. Через некоторое время он снова появляется на перегородке с нужными запасными частями.

Подобную сценку с наступлением почти можно постоянно наблюдать в паровозном депо Н. Тагил. Дело в том, что кладовой для специального хранения запасных частей и материалов в депо нет. Место же, где они находятся, сейчас отгорожено от цеха невысокой перегородкой. Через нее то и пробираются слесари к запасным частям, берут все, что им нужно.

Как-то заведующий кладовой тов. Бурундуков и кладовщики тт. Ерофеева и Попова, обеспокоенные всем этим, написали начальнику депо докладную, в ко-

торой указали, что детали растаскиваются, учесть их невозможно, происходят недостатки материалов.

В докладной, кроме того, говорилось, что необходимо оборудовать специальную кладовую, так как многие части, например, ресоры всех серий и колодки валяются во дворе депо и расходуются без всякого учета.

Начальник депо тов. Рунов, прочитав докладную, наложил следующую резолюцию: «Привести в надлежащее состояние все детали к 16 марта и впредь категорически запрещать разбрасывать детали. За халатное отношение к своим обязанностям Бурундукова привлечь к ответственности».

Просто и мудро!

— Что же теперь делать? — думает кладовщик тов. Бурундуков, совершенно сбившись с толку резолюцией начальника депо.

А задуматься есть над чем. Ибо подобная резолюция, написанная к тому же крайне неграмотно, вопроса не решает.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Однажды на складе

На главном складе дороги по году и более лежит много ценного оборудования, закупленного по заявкам служб и не вывезенного ими. Для одной только службы связи лежит оборудования на 50 тысяч рублей.

Счет, предъявленный к оплате Получатель оплатил... День лежал станок на складе, Два лежал и загрузил: «Что за чорт — хозяев нету?»

А из дальнего угла Говорят ему: «Не сетуй, Брось грустить, составь беседу, Потолкуем про дела».

— Кто же тут? — Взгляни получше.

Глянул робко новичок: Рядом с ним железа кучи, Дальше — провода пучок, Семь станков, да три прибора, Шкив, приставленный к стене...

«Для начала разговора Я прошу вас, дайте мне. Я кому-то на забаву Все лежал и все терпел»

Механический шлагбаум От волнения заскрипел; В полный рост, поднявши плечи, Встал почти до потолка, Пораженный хриплой речью

Переносного станка: «Крепкий, новенький, железный, Сами видите какой, Год лежал я бесполезно И мечтал о мастерской.

Что-ж нам делать, дорогие — Привыкать к складским стенам?»

И ответили другие: — Вот, что надо делать нам: Мы сейчас, во имя дружбы, Все решительно встаем И идем в отделы, в службы К нерадивым на прием.

Я стоял вблизи у склада, Все прослушал, не дыша, И сказал: — Давно бы надо! Кройте прямо без доклада, Раньше всех, конечно, к Ша.

К. МУРЗИДИ.

★

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРОВЕРКА СОСТОЯНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

Комсомольская группа 9 класса Поклевской средней школы на днях проверила санитарное состояние и состояние оборудования в паровозном депо и в пункте технического осмотра.

Вяиснилось, что в депо еще плохо следят за чистотой и порядком. С крыши течет. Рабочие не имеют мыла, чтобы умыться перед обедом. Возле депо валяется в беспорядке различное оборудование.

Недомыслие

Клуб станции Кузино ведет работу по культурному обслуживанию пассажиров, ожидающих поезда. 26 и 23 марта, например, участники художественной самодеятельности клуба в помещении вокзала провели концерты. В обоих случаях перед концертами проводились беседы врача. В самом клубе специально для пассажиров, ожидающих поезда, организуется демонстрация кинофильмов.

Казалось бы совершенно ясно, что эти начинания, заслуживающие всяческой похвалы, должны встретить поддержку со стороны работников станции. Но получается по-другому. 30 марта председатель правления клуба тов. Гришин договорился с оператором тов. Виричевой объявить через станционный микрофон, что в клубе специально для пассажиров, находящихся на вокзале, будет демонстрироваться кинокартина. Но зам. начальника станции тов. Малков запретил это сделать.

Заместитель начальника милиции тов. Беляев пошел еще дальше. Во время одного из концертов он прямо заявил тов. Гришину: «Вы со своими концертами сюда больше не ходите. Я вас больше сюда не пушу. Из-за вас пассажиров могут обворовать» (?).

Надо полагать, что Кузинский политотдел отделения разъяснит тт. Малкову и Беляеву, что они мешают культурному обслуживанию пассажиров.

Н. ВОЛЬХИН.

РАЙОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МОПР

Несколько дней назад состоялась конференция МОПР Кагановичского района г. Свердловска. На конференции присутствовало 68 делегатов от низовых организаций, в том числе от транспортных.

Конференция признала деятельность райкома неудовлетворительной и наметила ряд практических мероприятий для исправления работы.

Избран новый состав членов пленума райкома и ревизионной комиссии.

С. ГОЛУБЕВ — председатель райкома МОПР Кагановичского района.

ПЯТЬ БЛАГОДАРНОСТЕЙ

23 марта старший стрелочник разезда Месяды т. Долгих А. Ф., проверяя маршрут для приема курьерского поезда, обнаружил лопнувшую крестовину у входной стрелки. Это угрожало безопасности движения поездов. Курьерский был задержан на станции Тугулым всего на 1 минуту для выдачи предупреждения о сокращении скорости. После прохода курьерского крестовина была заменена.

Тов. Долгих уже в 1941 году имеет пять благодарностей за бдительность при исполнении своих обязанностей.

П. БРУСЕНЕНКО.

Ответственный редактор **В. К. ХАПУГИН.**

ТЕАТР ДОМА КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
имени А. А. АНДРЕЕВА

6 апреля
ВОСКРЕСЕНЬЕ

Один спектакль драматического коллектива клуба имени Горького станции Н. Тагил

А. М. ГОРЬКИЙ

СТАРИК

(пьеса в 4 действиях)

Постановка почетного железнодорожника **Н. СТРЕМОУСОВА.**

Начало в 8 ч. 30 м. вечера. После спектакля Т. А. Н. Ц. Б. Касса работает ежедневно с 2-х до 10 ч. вечера.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16-31, через коммутатор Управления дорог: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства в отдел подписки — 1-82.