

ПУТЕВКА

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

№ 28 (2322)

Четверг, 11 марта 1943 г.

Год издания 10 л
Цена 15 коп.

Развернем соревнование с южноуральцами

В развернувшемся на дороге социалистическом соревновании в честь славного двадцатипятилетия Красной Армии коллектив железнодорожников добился в феврале некоторого подъема работы.

Применение ереминского метода диспетчерами, соревнование единых смен дали возможность на 5 проц. увеличить прием и на 8 проц. сдачу поездов на соседние дороги. Улучшилось отправление и проследование поездов по графику, возросли погрузка и выгрузка.

Хорошо работало в феврале Надеждинское отделение, заняв первое место на дороге. Организация эстафетных поездов, применение отправительской маршрутизации движениями, слаженная работа их с машинистами помогли отделению добиться успеха.

Однако этого слишком мало, чтобы говорить о настоящих успехах. Дорога не выполняет государственного плана перевозок, не справляется с заданием по грузки, отстает с выгрузкой и особенно плохо оборачивает вагоны. Нет у наших железнодорожников, и в первую очередь у движенинцев, чувства полной ответственности, государственного отношения к использованию подвижного состава.

Как можно мириться, например, с таким безобразным фактом, когда на разезде Тагарском несколько дней грузился маршрут дров в адрес Свердловского паровозного отделения! За погрузкой никто не следил и не старался ее ускорить.

Велики также простои вагонов и на подездных ветках клиентуры. Особенно долго передерживается подвижной состав на заводских путях Уралмаша, и в то же время руководители Свердловского отделения не желают ссориться с нерадивым клиентом, хотя речь идет о государственном деле.

На состоявшемся недавно общедорожном селекционном совещании коллективы отделений единодушно поддержали предложение надеждинцев о вызове на соревнование железнодорожников Южно-Уральской за лучшие показатели к Первому Мая, за увеличение норм приема и сдачи поездов, за ускорение продвижения военных грузов.

Развернувшееся предмайское соревнование должно охватить все профессии, все отрасли железнодорожного транспорта. Успех дальнейшего улучшения работы дороги будет зависеть не только от железнодорожников, связанных с движением поездов. Надо включиться в соревнование за наведение настоящего порядка в столовых, создание нормальных бытовых условий в общежитиях, в жилищном хозяйстве и т. д.

В публикуемом сегодня обращении коллектив ордена Ленина Новотрубного завода призывает всех трудящихся Свердловской области усилить в предмайском соревновании помощь фронту, перевыполнить мартовские планы, дать стране больше сверхплановой продукции. Обратившись с таким же предложением ко всем железнодорожникам Уральской магистрали, паровозники депо Свердловск-пассажирская обязались выпустить в марте из подвального ремонта пять паровозов сверх плана.

Долг чести всех железнодорожников — поддержать начинание передовых коллективов и завоевать первенство в соревновании с коллективом Южно-Уральской.

В предмайском социалистическом соревновании усилим помощь фронту!

Ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим промышленных предприятий, учреждений, МТС и совхозов, ко всем трудящимся Свердловской области.

Дорогие товарищи!

Советский народ с огромной радостью встретил Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Верховному Главнокомандующему вооруженными силами СССР товарищу Сталину звания Маршала Советского Союза. Под мудрым руководством товарища Сталина Красная Армия ведет ожесточенные наступательные бои, громит фашистских захватчиков, гонит гитлеровских мерзавцев прочь с нашей земли.

Под могучими ударами наших войск один за другим рушатся опорные узлы сопротивления врага. Обильно льется черная вражеская кровь. Трупам фашистов устланы дороги их отступления. Пришел час возмездия за все злодеяния немецко-фашистских варваров, коварно вторгнувшихся в пределы нашей страны и совершивших неслыханные кровавые преступления. Красная Армия мстит ненавистному врагу, беспощадно истребляя полчища захватчиков.

Доблестная Красная Армия в борьбе и победах на фронте достойна своего великого вождя. Будем же и мы достойны нашего любимого товарища Сталина в своем повседневном труде во имя победы.

Трудящиеся всей страны напрягают усилия для того, чтобы оказать Красной Армии, своей героической защитнице, помощь во всем, что необходимо ей для скорейшего разгрома врага.

В 1942 году мы сдержали данному товарищу Сталину слово об удвоении выпуска продукции для фронта. На пороге 1943 года мы вновь поклялись товарищу Сталину удвоить усилия в борьбе за снабжение Красной Армии всем необходимым. И наш завод свое слово товарищу Сталину выполняет.

В феврале мы выполнили план на 100,2 процента и полностью сдали заказы заводов таких наркоматов, как авиационной и танковой промышленности, вооружения и боеприпасов.

В дни своего 25-летия Красная Армия получила от нас много продукции, превращенной в вооружение различного вида.

Но мы сознаем, что наши усилия недостаточны. Мы должны быть в труде так же яростны, как воины нашей армии в наступлении.

Приближается день 1 Мая. Этот великий праздник еще недавно трудящиеся нашей страны встречали в условиях мирного труда, борясь за выполнение сталинских пятилеток социалистического строительства. Ныне этот день мы будем встречать в огне боевых сражений нашего народа за свою честь, за свободу и независимость родины.

Мы призываем вас, товарищи, достойно встретить великий традиционный праздник трудящихся всего мира. Пусть в предмайском социалистическом соревновании засверкают новые трудовые подвиги уральцев, чтобы фронт получил еще больше боевой продукции на гибель проклятым фашистам.

Усилим приток оружия и боеприпасов на фронт!

Коллектив нашего завода обязуется в дни предмайского социалистического соревнования:

1. За счет выпуска сверхплановой продукции в марте—апреле изготовить 1.000 тонн труб в особый фонд Главного командования Красной Армии.
2. Дать сверх плана продукции для изготовления вооружения 15 полков.
3. За счет экономии металла изготовить и передать в фонд восстановления города Сталинграда 10 вагонов труб.
4. Сэкономить в марте—апреле против плановых расходных норм 3 процента топлива и 2 процента электроэнергии.

Мы приложим все усилия для выполнения этих обязательств и призываем коллективы предприятий, учреждений, МТС и совхозов Свердловской области включиться в предмайское социалистическое соревнование и взять на себя новые обязательства по усилению нашей помощи Красной Армии в дни ее великого наступления.

Встретим 1 Мая новыми победами на трудовом фронте, еще более укрепим боевую мощь нашей защитницы—Красной Армии!

Вперед, к победе!

Да здравствует Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин!

По поручению коллектива рабочих, инженерно-технических работников и служащих ордена Ленина Новотрубного завода: директор завода ОСАДЧИЙ, секретарь парткома ДАНИЛОВ, главный инженер ТИХОНОВ, председатель завкома КОВАЛЕНКО, комсорг ЦК ВЛКСМ ГИЛЕВА, начальники цехов ПРИДАН, ШАЙКЕВИЧ, БРОНЕР, стахановцы: ГУДИН—орденоносец, ПАМЯТНЫХ—орденоносец, ЗУБАРЕВА—орденоносец, ПОЛЗИКОВ, КИРИЛЛОВ.

ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ЗАДАНИЕ ПО ВЫГРУЗКЕ

ЕГОРШИНО. (По телеграфу). Передовые железнодорожники Егоршинского отделения 8 марта перевыполнили задание по выгрузке и развозу местного груза. Диспетчер-еремянец Валерий Попов организовал своевременный подвод 36 вагонов с углем

для Алапаевска, выгрузил его на 2 часа раньше задания. На этой станции отлично работали дежурный т. Наумов, оператор т. Комарова, составитель т. Доронин, весовщик т. Ковальчук, стрелочник т. Овчинникова. Хорошо справлялись с заданием

дежурные по станциям: т. Демин, Н.Салда — Свалов, Тавда—т. Соколов, Ред. т. Авдюков, дежурные по отлению тт. Динцен и Шатунов. В. ДОДОКА — заместитель начальника отделения движения.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 9 марта

КОНТРАНАСТУПЛЕНИЕ НЕМЦЕВ В РАЙОНЕ ДОНБАСС—ХАРЬКОВ

В районе Донбасса противник пополнял растрепанные и разбитые в предыдущих боях 8 танковых и 5 пехотных дивизий и недавно спешно перебросил только в этот район из Западной Европы 12 свежих дивизий, из них 4 танковых, 1 мотодивизию и 7 пехотных дивизий. Таким образом, немцы сосредоточили на узком участке фронта 12 танковых, 1 мотодивизию и 12 пехотных, а всего 25 дивизий.

В конце февраля противник этими силами предпринял сильные контратаки против наших войск, выдвигавшихся к реке Днепр. Немецкое командование намеревалось путем глубоких охватывающих ударов окружить и уничтожить выдвинувшиеся вперед наши войска и овладеть районом Харьков.

Наши передовые войсковые части, ведя упорные сдерживающие бои с численно превосходящим противником, по приказу командования своевременно отошли на северовосток в районе северного берега Северного Донца, оставив при этом города Красноград, Лозовая, Павлоград, Красноармейское, Краматорская, Барвенково, Славянск, Лисичанск.

Дальнейшие попытки противника развить наступление, форсировать реку Северный Донец и взять Харьков встретили стойкое сопротивление наших войск и успеха не имеют. Ожесточенные бои, в ходе которых немецко-фашистские войска несут огромные потери в людях и технике, особенно в танках, продолжаются в районах южнее и западнее Харькова.

С конца февраля по 8 марта нашими войсками уничтожено у противника: самолетов—195, танков—650, орудий—320, автомашин—более 1500.

За это же время противник потерял только убитыми более 20000 солдат и офицеров.

8 марта частями нашей авиации на различных участках фронта подавлен огонь 15 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорван склад боеприпасов и разбит железнодорожный состав противника.

Западнее Гжатска наши войска продолжали наступление и заняли несколько десятков населенных пунктов. Восточнее Вязьмы наши части сломали упорное сопротивление немцев и овладели железнодорожной станцией и районным центром Темкино. Захвачены трофеи и пленные. На ряде участков гитлеровцы силами пехоты и танков предприняли несколько контратак, пытались задержать наши наступающие войска. При отражении контратак подбито и сожжено 15 немецких танков. В на-

селенном пункте Царево-Займищи наши бойцы освободили 1500 советских граждан, которых гитлеровцы пытались угнать на каторжные работы в Германию.

Юго-западнее Ворошиловградские танки и пехота противника атаковали наши позиции. Артиллеристы батарей, где командиром гвардии лейтенант Тарасенко, встретили врага мощным огнем и уничтожили 5 немецких танков. Большие потери понесла также и пехота противника. На другом участке бойцы Н-ской части истребили до роты немецкой пехоты. Подбито 3 танка и уничтожено 2 автомашины противника с боеприпасами.

Западнее Суджа в одном из населенных пунктов бойцы Н-ской части истребили свыше 200 немецких солдат и офицеров. Захвачено у противника 6 орудий, 1 пулеметов, 5 минометов, 8 автомашин с различными грузами и радиостанция. На другом участке вражеская рота предприняла контратаку, но была целиком уничтожена нашими пулеметчиками.

Западнее Львова наши войска в боях с противником уничтожили до 600 гитлеровцев, захватили 11 орудий, 28 пулеметов, 4 радиостанции и другие трофеи.

Южнее озера Ильмень наши части сломали сопротивление немцев и заняли несколько населенных пунктов, в том числе Старо-Нове-Рамышево. Истреблено свыше батальона вражеских солдат и захвачены 4 орудия, много пулеметов, винтовок и боеприпасов.

Партизанский отряд действующий в одном из районов Орловской области, в конце февраля месяца в бою с немецкой карательной экспедицией уничтожил 42 гитлеровца. Захвачено 3 пулемета, 6 автомашин и 21 винтовка. Возвращаясь на свою базу, партизаны взорвали около 5 километров железнодорожного полотна. Партизаны другого отряда пустили под откос немецкий воинский эшелон, следовавший к линии фронта. Разбиты паровоз и 6 вагонов.

Отступая из поселка Первое Мая Курской области, немецко-фашистские мерзавцы подожгли все жилые дома. В некоторых домах и подвалах сгорели или задохлись от дыма находившиеся в них люди. Так погиб Павел Малеев, его жена и трое детей, которым немцы не дали выбраться из погреба. Сгорели в своих домах колхозники Андрей Токарев, колхозница Лепина, ее двое детей и мать. Все имущество колхозников разграблено немцами или уничтожено в огне.

Четко, по-военному выполнять нормы приема и сдачи поездов! Ширить соревнование диспетчеров дороги!

По примеру Николая Еремина

Участвуя в социалистическом соревновании единых смен и диспетчерских участков, диспетчеры Алапаевского круга нашего Егоршинского отделения добились значительного улучшения поездной работы. Мы увеличили процент отправления поездов по графику, по сравнению с прошлым годом.

Единая смена, которой руководил я, в феврале заняла первое место на отделении. Используя опыт Николая Еремина, я решил работу так, что вместе с мной боролись за улучшение показателей все работники нашей смены — дежурные по станции, машинисты, главные кондукторы.

Работа с людьми, мобилизация их на скоростное продвижение поездов, организация боевого социалистического соревнования, использование всех резервов движения — основа нашей работы.

Теперь уже вошло в правило, что перед отправлением каждого ранзитного и сборного поезда мы заключаем социалистический договор на одну поездку. И, когда по боевому выполнению свои обязательства, водят поезд с высокой скоростью машинисты Самсонов, Волков Иван, Грошев, Бакакин, главные кондукторы Боков, Клещев Сепан, Касяев, Меньшиков и др.

Для бесперебойного снабжения промышленного предприятия всем необходимым, мы организуем стафетные поезда. Кольцевые голевые маршруты нередко проходят участок со среднесу-

точной скоростью в 630—650 километров. Как-то недавно, организовав такой поезд, с диспетчером т. Чернобородовой мы продвинули угольный порожняк, идущий на сдачу по регулярному заданию, по моему участку со скоростью 946 и по ее участку со скоростью 890 километров в сутки.

Резервом увеличения размеров движения является пропуск поездов без остановок на стыковой станции Нижняя Салда. Например, в Алапаевске имеется один тагильский паровоз, а идущий резервом не попадает по обороту под поезд № 1107, который так же по графику считается несданным. Тогда паровоз, идущий с поездом № 1107, я переставляю в Алапаевске ведущим, а опаздывающий тагильский в Н-Салде оборачиваю вперед тендером и заменяю им ведущий егоршинский в Ясашной. Таким образом, поезд с двумя паровозами (трубой вперед) следует напроход через Н-Салду; несданный же поезд сдается на Тагильское отделение на 1,5—2 часа ранее графика.

За третью декаду февраля наша смена, выполнив норму сдачи поездов на 105 проц., добились проследования по расписанию на 92,4 процента и перевыполнила участковую скорость на 4,5 проц., план погрузки — на 41,5 проц. и выгрузки на 24,8 процента. Эти результаты — первый итог работы по методу Николая Еремина.

М. КОРНИЛОВ — диспетчер Егоршинского отделения.

Порожняк сдан во-время

6 марта смена дежурного по Тюменскому отделению т. Андрева в составе диспетчеров тт. Баулина и Конева в сложных условиях обеспечила скоростное продвижение и своевременную сдачу порожняка на Омскую дорогу.

Приняв опаздывающие порожняковые составы с Камышловского отделения, тт. Баулин, Конев, дежурный по станции Вагай т. Ромин, оператор т. Кунгурова, стрелочник т. Бодрикова, списки тт. Евсюкова и Иванова,

дежурный по депо Вагай т. Каменишкин быстро продвигали и обрабатывали скоростными методами составы на стыковой станции.

Благодаря настойчивой борьбе за выполнение нормы сдачи поездов по регулировке, три порожняковых состава, идущих под уголь, были сданы до 18 часов.

Г. ОНЫША — старший помощник начальника распорядительного отдела по поездной работе.

На стыковой станции

В недалеком прошлом станция Н-Салда была барьером для продвижения поездов: она систематически сдерживала грузовой поток, так как не имела необходимой маневренности вследствие завышенного рабочего парка вагонов.

Однако, как только развернулось соревнование единых смен и диспетчерских участков по выполнению и перевыполнению норм приема и сдачи поездов и наладилась производственная дружба между диспетчерами Егоршинского и Н-Тагильского отделений, положение резко изменилось. Станция начала улучшать работу и теперь уже не держит поезда на подходах, как это было раньше. Первое место в социалистическом соревновании заняла смена дежурного по станции т. Семенистого, которая дежурит одновременно с передовыми диспетчерами Егоршинского и Н-Тагильского отделений тт. Поповым и Скобелевым. Диспетчеры-ереминцы помогают стыковой станции в работе, оберегают ее от излишнего рабочего парка и тем самым повышают ее маневренность и пропускную способность.

Работая в содружестве с Поповым и Скобелевым, смена Семенистого в феврале отпустила по графику поездов на 91 и выполнила план погрузки на 132 процента. Простой транзитного вагона передовой смена снизила на 3,4 и общий простой вагонов на — 1,2 часа против нормы. Раньше же общий простой местных вагонов был завышен почти в два раза. В этой смене работают по боевому, стараясь выполнить нормы поездного обмена, составитель Винокуров, сцепщик Вахрин, технический конторщик Слобцова, весовщик Ларионов, осмотрщик Бессонов и машинист маневрового паровоза Голованов. Часто они добиваются 100-процентного отправления поездов по графику и нулевого остатка вагонов под выгрузкой.

А. ЕФИМЕНКО — начальник станции Нижняя Салда.

Совещание единых смен

В конце февраля состоялось совещание единых смен узлов Н-Тагил и Смычка, на которых присутствовали участковые и маневровые диспетчеры, дежурные по станциям, паровозники, вагонники и работники других профессий. На совещании выступил знатный диспетчер нашей дороги Николай Еремин, который рассказал об опыте своей работы по увеличению приема и сдачи поездов. Касаясь работы Н-Тагильского отделения, он предложил определять места единых смен и диспетчеров по выполнению норм приема и сдачи поездов, как центральному измерителю.

Кроме того, нужно улучшить планирование, которое поставлено из рук вон плохо. Фактически планируют не старший диспетчер или начальник отделения, а просто дежурный по отделению при сдаче дежурства дает задание новой смене.

Диспетчер т. Скобелев рассказал о том, как в результате повседневной работы с людьми своей смены и соревнования на одну поездку с машинистами, кондукторами, диспетчером Егоршинского отделения т. Поповым он добился успехов в продвижении поездов, в выполнении и перевыполнении норм поездного обмена.

Инженер Дорожного Дома Техники т. Щербаков в своем выступлении изложил основные принципы ереминского метода и его технического применения. В заключение начальник политотдела т. Глушенко от имени присутствующих поблагодарил т. Еремина за приезд и передачу опыта и призвал всех работников единых смен глубоко изучить этот метод, добиться 100-процентного выполнения норм приема и сдачи поездов и этим усилить мощь наступающей Красной Армии в разгроме ненавистного врага.

И. ЧЕРКЕС — редакция «Сталинский локомотив».

Пренебрегают передовым опытом

В феврале по итогам социалистического соревнования Свердловское отделение отнесено на шестое место. В чем причины такого отставания?

Условия работы в феврале были гораздо лучше, чем в январе, так как причины, тормозящие нормальную деятельность отделения, в первый месяц нового года были устранены. Во-первых, Канская дорога беспрепятственно принимала поезда, во-вторых, паровозники депо Свердловск-Сортировочная значительно улучшили работу. И все-таки в прошлом месяце было отправлено по графику поездов всего только 63,9, а проследовало по расписанию 42,2 процента.

Причины неудовлетворительной работы отделения главным образом в том, что диспетчеры Дружининского участка тт. Репьев и Зонов упорно игнорируют ценный опыт Николая Еремина. Вот почему, несмотря на благоприятные условия, этот участок работал всех хуже и отнесен на

последнее место, вот почему тт. Репьев и Зонов отправили по графику только 39 и 53 процента поездов и продвинули по расписанию 35 процентов.

Характерно замечание диспетчера т. Зонина, брошенное как бы вскользь при разработке мероприятий по подготовке к летнему графику: «А мне бы и во все не было графика — все равно». Такое безответственное отношение к графику и приводит к тому, что не выполняются нормы приема и сдачи поездов, не восстанавливается график движения.

Практика показывает, что те диспетчеры, которые умело используют опыт Николая Еремина, завоевали первенство в соревновании, они стахановскими делами доказали и доказывают, что ереминское движение — это реальная помощь железнодорожников фронту, что дело чести каждого диспетчера дороги — овладеть этим замечательным опытом.

В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

ОСТРЫЕ ВОПРОСЫ ВЫПОЛНЕНИЯ НОРМ ПОЕЗДНОГО ОБМЕНА

Выполнение заданных размеров движения выражается нормой обмена поездов между дорогами и отделениями. Выполнению этого центрального измерителя работы железнодорожного транспорта во вторую военную зиму должно быть подчинено все.

На многих отделениях дороги определение мест в соревновании диспетчеров проводится без учета выполнения ими норм приема и сдачи поездов. Так, на Кузинском отделении в один из месяцев по сохранению размеров движения, по выполнению норм обмена поездами первое место занял диспетчер т. Приходько. Однако руководители отделения, исходя из среднего процента выполнения измерителей (без учета выполнения норм поездного обмена!), первое место присудили другому диспетчеру.

Начальник Кузинского отделения т. Домбровский, как и многие другие командиры-движенцы, забыл о том, что мало вовремя отпустить поезд и добиться его проследования по графику — на-

до при этом выдержать размеры движения в целом на участке.

Старший диспетчер Тюменского отделения т. Береснев как-то сказал:

— Нас ориентирует сама служба движения на то, чтобы оценку работы диспетчеров производить главным образом по проценту отправления и проследования поездов по графику, т.е. ставить измеритель приема и сдачи поездов ниже других.

Старший инженер службы т. Пыжневич «убежденно» доказывает, что выполнение норм поездного обмена не может быть главным измерителем на всех отделениях, так как на некоторых отделениях решающим являются якобы погрузка, выгрузка, развоз местного груза и т.д.

Такое «убеждение», такая установка явно неправильны. Народный комиссар путей сообщения прямо говорит, что нормы приема и сдачи поездов являются центральным измерителем работы транспорта во вторую военную зиму, что в борьбу за вы-

полнение норм поездного обмена должен входить весь комплекс диспетчерской работы — график, развоз местного груза, регулярное задание, погрузка, выгрузка и т.д.

Факты говорят о том, что распорядительный отдел службы движения не занимается строгой регулировкой продвижения поездного потока. Регулировка подменена телеграфными распоряжениями о срочности продвижения поездов с тем или иным грузом без учета поездного положения на дороге.

Заместитель начальника службы т. Мельников, отвечающий за продвижение угольных маршрутов, дает грозные телеграммы о продвижении их в первую очередь. Начальник службы т. Попов не менее грозными телеграммами «продвигает» так называемые оперативные. И все это делается без всякого учета возможностей выхода поездов через Камышловское отделение, Свердловский узел на соседние дороги.

Сегодня, например, диспетчеры Тюменского отделения ставят под обгон одни поезда, которые, подвывая к Камышловскому отделению, теряют свою срочность и становятся «второстепенными». А

вчера, не срочные, обгоняют их уже, как самые оперативные, и т.д. В результате такой «регулировки» замедляется продвижение всего потока, а это приносит большой ущерб государству. Разве в масштабе дороги принципы регулировки поездов по направлениям неприемлемы? Разве не распорядительный отдел службы движения должен заниматься такой регулировкой, которая бы полностью отвечала требованиям военного времени?

Вот характерный случай. В одно из дежурств на станции Дружинино не было паровозов канского направления, а 5—6 южно-уральских паровозов простаивали за отсутствием груза. Казалось бы, нужно было усилить обмен с Южно-Уральской дорогой и выпустить из Сортировочной поезда именно этого направления. Однако вопреки здравому смыслу, заместитель начальника службы движения т. Мельников письменным распоряжением предложил выпустить не менее 5 поездов для сдачи на Канскую, заранее обрекая их на простой, так как потребное количество поездов тяговыми средствами было уже обеспечено. Для чего понадобилось это распоряжение?

Разве только для того, чтобы поставить в затруднительное положение Канскую дорогу и опровергнуть за предыдущие дни, когда наша дорога не обеспечила подвода поездов. Отсутствие оперативной регулировки поездным положением со стороны распорядительного отдела подтверждается и жалобами работников станции Вагай — дежурными, кондукторскими бригадами, осмотрщиками вагонов. Часто перед самым отправлением поезда поступает распоряжение о цепке паровозов от одного состава к другому.

Для более правильной, устойчивой регулировки поездного потока по направлениям от пункта приема до пункта сдачи его необходимо давать приказание на последовательную очередность отправления поездов для каждого отделения и диспетчерского участка на основе действительного поездного положения.

Н. ЕРЕМИН — диспетчер Свердловского отделения.

К. ЩЕРБАКОВ — инженер Дома техники.

Ответственный редактор

П. А. МАРКОВ.