

ПУТЕВКА

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

№ 35 (2028) | Вторник, 29 апреля 1941 г. | Год издания 8-й
Выходит по вторникам и пятницам | Цена 15 коп.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ

Послезавтра трудящиеся всего мира будут праздновать великий пролетарский международный праздник 1 Мая.

Трудящиеся СССР, по своей славной традиции, встречают день 1 Мая новыми победами социалистического строительства. Реализуя исторические решения XVIII съезда партии, трудящиеся нашей страны под руководством большевистской партии и великого Сталина добились новых успехов в строительстве коммунизма. Успешно выполняется Третья Сталинская Пятилетка — пятилетка дальнейшего укрепления хозяйственного и оборонного могущества нашей родины.

По всей нашей стране развернулось могучее социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, охватившее миллионы трудящихся. Оно родило новых героев социалистического труда в промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте.

Железнодорожники нашей дороги, развертывая с новой силой предмайское социалистическое соревнование, показали свой рост в политической и производственной активности. Большое количество целевых коллективов выполнили свои обязательства в предмайском социалистическом соревновании.

Коллектив вагонной службы (начальник тов. Хахаев) первыми выполнили план капитального и среднего ремонта вагонов. Впереди всех идет коллектив Камышловского вагонного участка. Камышловцы заслуженно и твердо держат в своих руках переходящее дорожное красное знамя. Большие достижения имеет паровозная служба (начальник тов. Ионин, заместитель тов. Мельников). За первый квартал текущего года и двадцать дней апреля паровозники перевыполняют норму технической скорости, выполняют план подъемного ремонта, имеют некоторый рост числа хозяйственных паровозов и паровозных бригад, работающих по методу тов. Лунина. За коллективом финансового отдела большая заслуга в выполнении плана доходов от перевозок за первый квартал на 102,8 проц.

На дороге, из общего числа работающих, на 1 апреля имелось 14077 стахановцев и 6633 ударника. Эта армия передовых людей ежедневно борется за улучшение работы дороги. Только паровозные бригады, работающие по методу тов. Лунина, за первый квартал дали экономии по дороге 156109 рублей на рабочей силе по ремонту и на материалах. Стахановцы и ударники, ежедневно борясь за улучшение работы дороги, дают подлинные образцы в работе и распространяют стахановские методы труда.

Коллектив станции Сан-Дonato под руководством тов. Лобок перевыполнил квартальный план погрузки. На этой станции создан график еднйх смен с клинатурой. Железнодорожники стан-

ции и транспортного цеха рудника имени III Интернационала добились успехов в слаженной борьбе за ускорение грузовых операций и отправление маршрутов.

Вышли победителями в предмайском соревновании и такие коллективы станций Тюменского отделения, как Ялуторовск, Бахметское, Винзили и др. К 20 числу выполнили апрельский план и коллектив станции Егоршино (нач. тов. Турьшев). Литейный цех депо Егоршино, под руководством мастера тов. Рябова, перевыполнил план первого квартала и к 25 апреля перевыполнил месячный план отливки на 34 тонны. Коллектив добился за 25 апреля среднецеховой производительности труда на 294 проц.

Машинисты Тюменского депо тт. Еременко и Буторин со своими бригадами всегда выходят победителями в социалистическом соревновании. Они, соревнуясь с камышловскими паровозниками, первыми стали водить тяжеловесные поезда без набора воды, экономить топливо и увеличивать межпробывочный пробег. Работая по-лунински, по примеру тов. Великанова, тт. Еременко и Буторин объединились с бригадами старшего машиниста тов. Залесского и тем самым создали своеобразную комплексную бригаду, способную производить любой ремонт обоих паровозов. Это — новое и ценное в развитии лунинского движения в депо Тюмень дало положительные результаты. Машинист депо Егоршино т. Ефремов 25 апреля по-кривоносовски провел поезд от станции Богданович до станции Егоршино с превышением веса на 500 тонн и перевыполнением технической скорости на 7 километров в час.

В предмайском социалистическом соревновании больших достижений добились и стахановцы других профессий. Диспетчеры Камышловского отделения тт. Токманцев, Меньшенин, Мокоев и др. в предмайском соревновании показали подлинные образцы работы по методу Белякова. Они, соревнуясь между собой и с поездными бригадами, от образцового проведения отдельных поездов переходят к ускорению продвижения всего вагонопотока на своих участках.

Каждый день социалистического соревнования приносит новые и новые вести о достижениях стахановцев различных профессий на нашей дороге. Выполняют свои обязательства машинисты, помощники, кочегары, слесари, диспетчеры, дежурные по станциям, главные кондукторы, составители, стрелочники, сцепщики, поездные вагонные мастера, стронительные рабочие, путеобходчики, путевые рабочие, грузчики, угольщики и т. д. Сила коллектива людей направлена на подъем работы дороги, на ликвидацию узких мест, на встречу международного праздника 1 Мая новыми производственными успехами.

ДОСРОЧНО

Станция Сан-Дonato (начальник тов. Лобок) досрочно выполнила по тоннажу 4-х месячный план погрузки сырья для медной промышленности. С 25 апреля идет погрузка сверх плана.

ИЗВЕЩЕНИЕ

30 апреля, в 8 час. вечера, в Доме культуры железнодорожников им. А. А. Андреева состоится торжественное собрание партийных, комсомольских, профсоюзных организаций и рабочих стахановцев Кагановичского района, посвященное Международному пролетарскому празднику — 1 Мая.

РАЙСПОЛКОМ.

1. Да здравствует 1 Мая — боевой смотр революционных сил рабочего класса! Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

2. Братьям по классу, узникам капитала, борцам за освобождение рабочего класса во всем мире — наш братский привет!

3. Укрепим интернациональные связи рабочего класса СССР с рабочим классом капиталистических стран! Выше знамя международной пролетарской солидарности!

4. Да здравствует внешняя политика Советского Правительства, послитика мира между народами и обеспечения безопасности нашей родины!

5. Да здравствует наша родная Красная Армия — могучий оплот мирного труда народов СССР, верный страж завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции!

6. Трудящиеся Советского Союза! Не забывайте о капиталистическом окружении! Будем неуклонно укреплять нашу Красную Армию и нашу социалистическую разведку — ВЧК!

7. Да здравствует Военно-Морской флот Советского Союза — надежная охрана советских морских границ!

8. Да здравствует могучая советская авиация! Да здравствуют советские летчики — гордые соколы нашей родины!

9. Привет мужественным и бесстрашным бойцам пограничникам, зорким часовым страны социализма!

10. Да здравствуют братский союз и дружба народов Советского Союза!

11. Стахановцам промышленности, транспорта, торговли и сельского хозяйства, знатным людям нашей страны — большевистский привет!

12. Добьемся выполнения и перевыполнения хозяйственного плана на 1941 года — четвертого года третьей пятилетки!

13. Рабочие и работницы, инженеры и техники! Боритесь за ежедневное выполнение плана в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом станке и в каждой смене!

14. Рабочие и работницы, инженеры и техники! Боритесь за культуру на производстве, за чистоту и порядок в предприятиях и на транспорте!

15. Рабочие и работницы, инженеры и техники! Двигайте вперед новую технику, быстрее осваивайте производство новых машин, материалов и изделий!

16. Рабочие и работницы, инженеры и техники черной и цветной металлургии! Боритесь за увеличение производства металла, за его качество!

17. Рабочие и работницы, инженеры и техники машиностроительной промышленности! Боритесь за развитие самого передового в мире машиностроения!

18. Рабочие и работницы, инженеры и техники оборонной промышленности! Крепите оборонную мощь нашей родины! Вооружайте Красную Армию и Военно-Морской Флот новейшей техникой!

19. Рабочие и работницы, инженеры и техники топливной и энергетической промышленности! Большевистскими темпами двигайте вперед добычу топлива и производства электроэнергии! Укрепляйте топливную и энергетическую базу СССР!

20. Работники химической промышленности! Боритесь за создание мощной химической промышленности нашей страны!

21. Товарищи строители! Боритесь за ускорение сроков строительства, за удешевление и высокое качество строений!

22. Рабочие и работницы, инженеры и техники легкой и текстильной промышленности! Больше ситца, шелка, сукна, трикотажа, обуви, одежды для граждан советской страны! Боритесь за высокое качество продукции!

23. Рабочие и работницы, инженеры и техники железнодорожного и водного транспорта! Боритесь за выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок! Улучшайте работу советского транспорта!

24. Борьба с прогульщиками и дезорганизаторами производства есть борьба за укрепление мощи нашей родины и ее Красной Армии. Да здравствуют трудовая дисциплина и образцовый порядок на предприятиях нашей родины!

25. Всемерно разовьем местную промышленность и промысловую кооперацию! Увеличим производство товаров широкого потребления из местного сырья!

26. Создадим мощные государственные трудовые резервы для промышленности и транспорта!

27. Колхозная и городская молодежь! Идите в школы фабрично-заводского обучения, ремесленные и железнодорожные училища! Готовьтесь стать квалифицированными работниками нашей родины!

28. Колхозники и колхозницы! Боритесь за образцовое завершение весеннего сева, за высокие урожаи и подъем общественного животноводства! Укрепляйте общественное хозяйство колхозов! Да здравствует зажиточная и культурная жизнь колхозов!

29. Служащие советских учреждений! Боритесь за укрепление

государственной дисциплины, за точное выполнение советских законов!

30. Работники государственной и кооперативной торговли! Боритесь за лучшее обслуживание советского потребителя, за культурную советскую торговлю в городе и деревне!

31. За дальнейший расцвет социалистической культуры народов СССР, за новые успехи и завоевания советской науки, техники, искусства!

32. Да здравствует равноправная женщина Советского Союза — активная участница в управлении государством, хозяйственными и культурными делами нашей страны!

33. Воспитание всей массы членов профсоюзов в духе ленинизма — почетный долг советских профсоюзных организаций! Да здравствуют советские профсоюзы — школа коммунизма!

34. Развернем критику наших недостатков! Укрепим еще больше мощь и организованность нашего государства!

35. Да здравствует комсомол — верный помощник большевистской партии! Да здравствует советская молодежь — будущее нашей родины!

36. Учащиеся советской школы! Овладевайте наукой, готовьтесь стать борцами за дело Ленина — Сталина!

37. Дети — наше будущее. Воспитаем советских детей патриотами нашей родины, готовыми продолжать борьбу за дело Ленина — Сталина!

38. Физкультурникам и физкультурницам советской страны — наш горячий привет!

39. Да здравствует и крепнет наша могучая родина — Союз Советских Социалистических Республик!

40. Да здравствует наш рабочий класс!

41. Да здравствует наше колхозное крестьянство!

42. Да здравствует наша, советская, интеллигенция!

43. Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая Партия большевиков — передовой отряд трудящихся Советского Союза!

44. Да здравствует Коммунистический Интернационал — организатор борьбы за победу трудящихся!

45. Да здравствует великое, непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина! Да здравствует ленинизм!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

Почин коллектива станции Сан-Дonato поддержан

18 апреля «Путевка» опубликовала статью начальника станции Сан-Дonato С. П. Лобок «Мы за график грузовой работы». В статье было рассказано, как коллектив станции Сан-Дonato и транспортного цеха медного рудника имени III Интернационала, претворяя в жизнь решения XVIII конференции ВКП(б), боролся за государственный план, как был составлен единый технологический процесс — график грузовой работы.

Руководство Тагильского отделения одобрило инициативу работников станции Сан-Дonato и разработало мероприятия, обеспечивающие осуществление графика грузовой работы. В специальном приказе началь-

ника Тагильского отделения тов. Аристова от 25 апреля № 81 говорится, что коллектив станции Сан-Дonato правильно понял задачу, поставленную XVIII Всесоюзной партконференцией, добивается значительного успеха. Слаженными действиями коллектива станции и рудника план отгрузки сырья для медной промышленности не только выполняется, но и перевыполняется.

График, составленный начальником станции тов. Лобок и начальником транспортного цеха рудника имени III Интернационала тов. Дмитриевым поможет не только равномерно выполнять государственный план погрузки, увеличивать погрузку, но и укрепить технологическую дисципли-

лину во всей грузовой работе.

Приказ обязывает старшего диспетчера отделения тов. Клымова обеспечить подачу в Сан-Дonato порожних вагонов под погрузку маршрутов и отправление их со станции в строгом соответствии с утвержденным графиком станции.

Руководство отделения решило немедленно созвать совещание начальников грузовых станций, на котором будут заслушаны доклады начальника станции Сан-Дonato тов. Лобок и начальника транспортного рудника III Интернационала тов. Дмитриева о методах их совместной работы и об организации единого технологического процесса на грузовых станциях.

Учет вагоночасов по методу тов. Белякова

На большинстве отделений движения нашей дороги метод диспетчера тов. Белякова применяется в недостаточной мере. Одна из причин этого — отсутствие надлежащего учета экономии и перерасхода вагоночасов. Как правило, наши отделения учет ведут каждое по своему и при том только для диспетчеров и только в поездном движении.

Как известно, сущность метода Белякова заключается в переходе от соревнования за быстрое продвижение отдельных поездов к соревнованию за ускорение продвижения всего вагонопотока, т. е. в получении определенного экономического эффекта.

Для этого диспетчер должен объединять усилия стахановцев всех профессий, связанных непосредственно с продвижением поездов — машинистов, кондукторов, поездных вагонных мастеров, дежурных по станции и т. д.,

помогать им применять также лучшие стахановские методы. Учет экономии и перерасхода вагоночасов только в поездном движении не стимулирует к экономии вагоночасов, как на участковых, так и на промежуточных станциях и экономленые вагоночасы в поездах могут «проедаться» станциями. Необходимо также ввести учет вагоночасов и у поездных бригад: паровозных, кондукторских и вагонных мастеров.

На Ртищевском отделении Пензенской дороги, где работает тов. Беляков, учет экономии и перерасхода вагоночасов ведется на всех распорядительных и промежуточных станциях, по каждой паровозной и кондукторской бригаде и поездному вагонному мастеру.

Например, на распорядительной станции учет ведется по следующей форме:

Транзитные без переработки

Дата	Количество вагонов	Вагоночасов фактического простоя	Фактический прост. одного вагона	Экономия (-) перерасход (+) на 1 ваг.	Вагоночасов:	
					Экономия	Перерасход
1	2	3	4	5	6	7

То же самое по транзитным с переработкой и с местными вагонами.

На промежуточных станциях

учет экономии и перерасхода вагоночасов ведется по принципу безномерного учета:

Часы	Местные		Транзитные			
	Остаток	Прибыло	Убыло	Остаток	Прибыло	Убыло
18-19						
19-20						
20-21						
и т. д.						

Сумма остатков, разделенная на половину суммы прибывших и убывших вагонов, даст фактический простой одного вагона. А разница между нормой и фактическим простоем вагонов, умноженная на полусумму прибывших и отправленных, даст вагоночасы экономии или перерасхода, в зависимости от того, как был выдержан простой.

Такой учет ведется по каждой отдельной смене. На каждого руководителя смены заведен лицевой счет, где включены и такие графы, как простой сборных поездов, сколько заключено и выполнено содоговоров с диспетчером, задержки у семафора, на подходах, погружено и выгружено без отцепки, аварии и нарушения Правил технической эксплуатации.

Такой порядок учета не требует дополнительного штата, все эти данные без большой затраты времени может сделать на промежуточной станции сам дежур-

Если поезд при сдаче смены находится на перегоне, то окончанием его следования для сдающего диспетчера отделения считается время прибытия на первую станцию. Учет экономии или перерасхода вагоночасов по простоям местных и транзитных вагонов на промежуточных станциях диспетчера ведут по принципу безномерного учета, рассматривая весь участок, как одну станцию, по той же форме как и на промежуточных станциях, учитывается на каждый час.

Узловые диспетчера учет ведут по данным распорядительной станции. Дежурные по отделению учет экономии и перерасхода вагоночасов ведут по всей смене поездных и узловых диспетчеров по всем видам.

После дежурства ведомости учета сдаются в группу анализа, которая проверяет правильность заполнения и разносит по личным счетам.

Ведется учет по всему отделению, при чем делается это следующим образом: рабочий парк, заданный и фактический умножается на 24 (число часов в сутки), разность между произведениями и будет экономия или перерасход вагоночасов по отделению. Кроме того у инженера по изданию ведется учет по каждой смене станции за сутки, декаду и месяц.

Конечно, учет по отделению может не совпасть с суммой вагоночасов по сменам, так как по отделению берется только на 18 часов, а по диспетчерам на каждый час, в этом отношении хорошо поможет реализация предложения тов. Оленец — диспетчера Долбуновского отделения Ковельской дороги, помещенного в газете «Гудок» от 6 апреля, где учет ведется по ведомости не суточного обмена, а по-часового, а рабочий парк учитывается не на 18 часов, а в среднем за сутки.

Поставленный по такому порядку учет даст возможность полнее и правильнее применить метод тов. Белякова и с большей эффективностью.

О подробностях организации учета работы по методу Белякова можно получить консультацию в Дорожном Доме техники, где имеется достаточно полный материал, полученный непосредственно с Ртищевского отделения Пензенской дороги, лично от тов. Белякова.

Н. В. ЩЕРБАКОВ — инженер Дорожного Дома техники.



Главный кондуктор Тюменского резерва тов. ЗЫКОВ Г. К. обеспечивает быструю работу сборного поезда на участке, систематически добивается перевыполнения участковой скорости.

Фото В. Лежнина.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Собрание прошло активно

Активно прошло отчетно-выборное собрание парторганизации Егоршинской дистанции пути.

Секретарь парторганизации тов. Агапочев в отчетном докладе рассказал собранию о тех успехах, которые достигнуты за отчетный период. План по укладке шпал выполнен на 214 проц., по смене мостовых брусьев — на 116 проц., по смене переводных брусьев — на 100 проц. Впервые на дороге в мастерских дистанции пути стахановцами тов. Золотовым Е. И. и другими освоена путеизмерительная тележка Долгова. Сейчас выпущены восемь таких путеизмерительных тележек. Они работают бесперебойно и отлично. Благодаря этому на дистанции значительно улучшилось техническое состояние, не стало аварий, значительно снизился брак в работе. За зиму 1940-1941 гг. по вине пути не имелось срыва в движении поездов.

Коммунисты занимают авангардную роль на производстве. Тов. Подшивалов Г. К. производственное задание выполняет на 270 проц., тов. Подковыркин Д. предотвратил ряд аварий. Тов. Шуто-

ва хорошо содержит свой переезд. Тов. Бузыминых А. свое отделение содержит в отличном состоянии. Коллектив околотка, где мастером т. Мишин, завоевал переходящее красное знамя дистанции пути.

Но в работе парторганизации 14 дистанции пути имеются существенные недостатки.

Тов. Исаев остановился на том, что в парторганизации не было требовательности в выполнении партийных поручений. Начальник дистанции пути тов. Мильман отмечал, что на отдельных участках все еще не выполняется график. Тт. Исаев, Маслов, Подковыркин резко критиковали коммунистов тт. Маханова, Андреева и Иванова за то, что они не занимают авангардную роль на производстве и потребовали от них немедленной перестройки работы.

Собрание прошло активно. В прениях выступило 11 человек. Работу парторганизации собрание признало удовлетворительной. Секретарем парторганизации избрали тов. Агапочева Е. И.

И. МЫШКИН — зам. начальника Егоршинской дистанции пути по политчасти.

Забыли о главном

Секретарь партбюро депо Камышлов тов. Перевозов в своем докладе подробно рассказал коммунистам о проделанной работе за отчетный период. Главным образом он касался имеющихся недостатков в работе депо, партийной организации и каждого коммуниста в отдельности.

— Мы, — говорил он, — работаем очень плохо. Производственные показатели не выполняются. Депо занимает одно из последних мест на дороге. В этом повинна, наравне с хозяйственными руководителями, и партийная организация. Дело в том, что мы, вместо глубокого анализа и конкретных мер по выправлению положения в депо, занимались бесконечными разговорами.

Характерные факты привел в своем выступлении партгруппорг проводников тов. Коровяков С.

— Партийное бюро, членом которого я был, хозяйственными вопросами занималось поверхностно. Совершенно отсутствовал контроль исполнения. Ведь только три раза стоял вопрос в порядке проверки выполнения принятых решений, другие вопросы остались на бумаге.

Упущение главного — проверки исполнения, — усугубляло положение. Депо продолжало работать неудовлетворительно. До сих пор нарушается технологический процесс постановки и ремонта паровозов. Простой под промывками далеко превышает норму. В депо парит штурмовщина и аврал. Почти каждый день допускаются брак и аварии. Некоторые паровозы по четыре раза в месяц заходят в депо. Так было, например, с паровозом № 685-13.

В депо сейчас почти ни один машинист не работает по методу тов. Лунина. Многие машинисты пишут по 10 и более пунктов ремонта. Нарушают Правила технической эксплуатации и допускают брак в работе коммунисты тт. Медведев, Лоскутов, Ляхов и другие. Отвратительно грязно содержат свои паровозы тт. Комаров и Нагибин. Но действительные меры по улучшению работы партбюро не принимало.

Собрание признало работу партбюро неудовлетворительной. В новый состав бюро избраны тт. Ярыгин, Савин, Бусыгин, Дедков, Загорский. Секретарем партбюро избран тов. Ярыгин.

В обкоме ВКП(б)

Бюро обкома ВКП(б) приняло постановление о проведении Дня большевистской печати.

В постановлении указывается, что День большевистской печати в 1941 году должен быть проведен как массовая политическая кампания под знаком проверки выполнения печатью решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и постановлений ЦК ВКП(б) о печати.

Бюро обкома ВКП(б) обязало секретарей горкомов, райкомов партии и партийных организаций в период с 20 апреля по 10 мая провести читательские конференции, соборная актива партийных, комсомольских, профсоюзных организаций и работников печати, а также партийно-комсомольские собрания на предприятиях, в колхозах и учреждениях с широким участием в них рабкоров и селькоров. На собраниях необходимо обсудить отчеты редакций городских, районных, многотаражных и стенных газет о выполнении ими решений ЦК ВКП(б) по вопросам печати, о том, как газеты организуют трудящихся на борьбу за быстрое проведение в жизнь исторических задач, поставленных

XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б). Собрания должны подвергнуть всестороннему деловому разбору работу редакций и принять практические предложения по улучшению их работы.

Бюро обкома ВКП(б) предложило редакции газеты «Уральский рабочий», секретарям Свердловского, Н.-Тагильского, Серовского, Кировградского и Красноуральского горкомов ВКП(б) провести конференции читателей и рабкоров с отчетом редакций газеты «Уральский рабочий» в городах — Свердловске, Н.-Тагиле, Серове, Кировграде и Красноуральске.

* * *

По решению политотдела дороги читательские конференции с отчетом о работе редакции газеты «Путевка» намечено провести на следующих узлах: Свердловск-пассажирская — 5 мая, Свердловск-сортiroвочная — 8 мая, Н.-Тагил — 9 мая, Егоршино — 15 мая и Камышлов — 20 мая.

За слаженную работу с клиентурой

В газете «Путевка» за 18 апреля помещена статья начальника станции Сан-Дonato тов. Лобок. Поднятый тов. Лобок вопрос имеет важное значение.

Наша станция оснащена передовой железнодорожной техникой, имеет почти равный объем грузовой работы по сравнению со станцией Сан-Дonato. Разница лишь в том, что у нас нет маршрутной погрузки. Мы имеем таких крупных клиентов, как СУГРЭС, Пышминский электролитный завод. Но надо сказать, что станция Шува-

киш работает значительно хуже, чем Сан-Дonato.

Беда вся в том, что станция не имеет слаженности с клиентурой. Начальник станции тов. Губин и его заместитель тов. Плотииков составляют план грузовой работы без увязки с клиентурой, кабинетным порядком.

Руководители станции плохо вникают в вопросы производства. А больше ездят в Свердловск по своим личным вопросам.

ПЕТРОВ — дежурный по станции Шувакиш.

ПЕРЕДОВИКИ ПРЕДМАЙСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЕНО

Программу первого квартала нынешнего года цех выполнил на 251 проц. Высоких показателей добивается стахановец тов. Хохряков — слесарь по оборудованию вагонов. Мартовское задание он выполнил на 204 проц. Хорошо справляется с работой также слесарь-инструментальщик тов. Николаева, строгальщик тов. Глушкова, токари тт. Чернецкий и Тепнин, давший в марте 579 проц. к заданию.

В цехе наведены чистота и порядок. Передовые люди этого коллектива повседневно борются за культуру труда. Свои станки они содержат в образцовом состоянии. Токари берегут отходы, в особенности металлическую стружку, приспособив для этой цели к станкам специальные ящики.

— В прошлом году, — рассказывает мастер цеха тов. Глушков, — мы работали исключительно на новом материале. В нынешнем же году мы используем главным образом старые детали и вместе с тем добиваемся высокого качества продукции. Теперь у нас пошли в ход старые буксовые

крышки, подшипники, крючья, болты. И как результат бережного отношения к материалу — значительное снижение себестоимости.

Слова мастера подтверждаются цифрами. За первый квартал этого года механический цех Тюменского вагонного участка имеет 51434 рубля прибыли.

— Вместе с этим, — говорит тов. Глушков, — мы решили повысить производительность труда на 10 проц. по отношению к производственному показателю за первый квартал. Свое предмайское обязательство коллектив обещал выполнить к 25 апреля.

Цех справился с поставленной задачей. К вечеру 25 апреля были подсчитаны результаты работы. Производительность труда в апреле повысилась не на 10 процентов, как было указано в обязательстве, а на 22,3 проц. по сравнению с результатами первого квартала. Готовой продукции за 25 дней апреля цех сдал на 32.084 рубля.

Н. П.

Итоги подводятся ежедневно

Вступая в предмайское социалистическое соревнование, коллектив механического цеха депо Егоршино (мастер тов. Артемов) всесторонне обсудил возможности дальнейшего увеличения производительности труда, вскрывая организационные и прочие неполадки. Токари заключили между собой договор, взяли дополнительные обязательства и поручили руководству цеха систематически проверять их выполнение. Кроме того был заключен договор между двумя сменами.

С тех пор не было ни одного дня, чтобы какая-нибудь смена или токарь в отдельности не выполнили своих суточных обязательств. Особенно хорошо идет работа в последние дни. Смена тов. Королева (старший токарь) систематически дает производительность труда, превышающую 200 процентов.

Так, 21 апреля смена брала обязательство дать производительность труда 190 проц. к плану, выполнила — 250 процентов, 22 апреля обещала 162 процента, дала — 404.

Сам тов. Королев за семь дней (с 16 по 23 апреля) выполнял задания в среднем на 390 проц. Бандажник тов. Стриганов на обточке скатов новых колесных пар 22 апреля выполнил задание на 631 проц., установив рекорд производительности труда по депо в предмайском соревновании. Замечательно работает сверловщица-коммунистка тов. Козлова. Несмотря на преклонный возраст, она ежедневно в два и более раза перекрывает норму, а 21 апреля выполнила задание на 456 процентов.

Итоги соревнования токарей механического цеха подводятся ежедневно на планерках. Здесь же обсуждаются вообще итоги рабочего дня.

Л. ОГНЕВ.

БЕЗ БРАКА И АВАРИЙ

Коллектив Камышловской электростанции достойно встречает день 1 Мая. Образцы стахановского труда показывают машинист электростанции т. Шевелев и его помощник тов. Лобачев. Они любовно ухаживают за агрегатами, содержат их в безукоризненной чистоте и порядке. Электромонтер тов. Порсин Ф. выполняет задания быстро и высококачественно.

В первом квартале этого года задание по выработке электроэнергии перевыполнено, нет ни одного случая брака, аварий в работе электростанции и нарушения трудовой дисциплины **А. БОГОВЛЕНСКИХ.**

На строительстве нового дома

На строительстве 8-квартирного дома на станции Дружинино коллектив работников жилищно-ремонтной конторы дает высокую производительность труда.

Бригада плотников тов. Матвеева ежедневно выполняет производственное задание на 125—128 проц. Бригада обеспечивает высокое качество производимых работ. Бригада столяров под руководством тов. Елисеева выполняет задание по изготовлению рам и дверей на 220 проц.

Хороших производственных показателей добилась и бригада конвозчиков (бригадир тт. Бабкин и Цыганов). Бригада выполняет задания на 228 проц. Не отстают от них и пильщики тт. Жарков и Ростовников. Их показатели — выполнение норм на 180 проц.

Коллектив дружининской ремонтно-жилищной конторы вызвал на соревнование рабочих Кузинской конторы.

МОБИЛО — строитель.

ДОСТИЖЕНИЯ ХОЗРАСЧЕТНЫХ БРИГАД

Машинисты-луинцы депо Н. Тагил обещали добиться в предмайском соревновании безупречной работы своих паровозов, увеличения среднесуточного пробега, перевыполнения норм скоростей, экономии топлива, ускорения оборота.

Многие из них выполняют свое обещание, готовят 1 Мая достойную встречу.

Вот два паровоза. Один из них обслуживает передачи от станции Смычка до станции Вагонозавод и обратно, а другой поезд от Тагила до Алапаевска. На первом паровозе старшим машинистом тов. Сошников, а на втором — тов. Самойлов. Оба паровоза находятся на хозрасчете, бригады их — участники предмайского соревнования.

Исправно действующие машины дают возможность бригадам перевыполнять нормы.

На участке Смычка—Вагонозавод установлена такая основная норма для передаточных парово-



Среди коллектива станции Вагай широко развинулось предмайское социалистическое соревнование. Включаясь в соревнование, составитель поездов тов. КУРОЧКИН А. И. брал обязательство обеспечить быстрое и высококачественное формирование поездов. Это обязательство тов. Курочкин выполняет с честью.

На снимке: стахановец тов. Курочкин А. И. за формированием поездов. Фото В. Лежнина.

ИНИЦИАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЯ

В предмайском социалистическом соревновании бригады старших машинистов депо Свердловск-Сортировочная тт. Горошко и Любимова добились отличных производственных показателей. За 20 дней апреля бригада тов. Горошко водила поезд с высокими кривосовскими скоростями, добилась экономии 21 тонны топлива. Бригада тов. Любимова провела три тяжеловесных поезда, перевезла сверх нормы 400 тонн груза, сэкономила 10 тонн угля.

Эти успехи далеко неслучайны. Паровозные бригады по-луински ухаживают за своими паровозами. Весь мелкий ремонт паровоза между промывками бригада производит своими силами.

Помощники машинистов тт. Жуков и Голодов, кочегары тт. Макаров и Емелин хорошо знают технику отопления, правила пользования стокером. Борясь за экономию топлива, кочегары на стоянках и уклонах отопления паровоза производят исключительно ручным способом.

Следуя примеру старших машинистов тт. Горошко и Любимова, многие машинисты-комсомольцы добиваются также хороших успехов. Машинисты тт. Гладилин, Петров, Печеркин, Носов и Савин за 20 дней апреля добились экономии 73 тонн угля, провели несколько тяжеловесных составов и перевезли сверх нормы 5.034 тонны груза.

Опыт передовых паровозных бригад должен стать достоянием всех машинистов депо Свердловск-Сортировочная.

СЕРГЕЕВ — секретарь комитета ВЛКСМ.

Экономят вагоночасы

Среди диспетчеров Егоршинского отделения движения в социалистическом соревновании за овладение методом работы знатного диспетчера Пензенской дороги тов. Белякова первое место занимают тт. Тарасов, Шатунов и Попов.

Организуя социалистическое соревнование с поездными бригадами, тов. Тарасов за две декады сэкономил 3417 вагоночасов, тов. Попов — 1710 и тов. Шатунов — 1080 вагоночасов.

ВОДИТЕЛИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

Паровозники депо Кушва взяли коллективные обязательства по вождению тяжеловесных поездов. Эти обязательства они выполнили. Тяжеловесные поезда машинисты провели с превышением технической скорости до 7 километров и перевезли сверх плана 7740 тонн.

Лучшими водителями тяжеловесных поездов являются машинисты тт. Пьянков М., Буньков, Худяков, Мугайских И. Д., Казаков и Пьянков В.

Коммунисты — в авангарде

Передовые люди Егоршинского отделения готовят достойную встречу пролетарскому празднику — 1 Мая.

Коллектив литейного цеха депо Егоршино в предмайском соревновании брал обязательство месячную программу выполнить досрочно. Здесь слова не разошлись с делом. Под руководством мастера коммуниста тов. Рябова литейный цех уже на 20 апреля производственную программу выполнил на 107 проц. Один из лучших стахановцев этого цеха — формовщик тов. Фадеев С. Ф. ежедневно дает от 300 до 400 проц. нормы.

В механическом цехе депо тов. Королева И. А. Соревнуясь со сменой старшего токаря тов. Лаврентьева, токаря смены тов. Королева за две декады апреля

взяли первенство, выполнив в среднем программу на 217 проц.

Подлинными образцами стахановской работы показывает и сам тов. Королев. За последнюю неделю его производительность труда составляет около 400 проц. 17 апреля тов. Королев дал рекордную по цеху выработку — 519 проц. За эту смену он обработал 14 концов триангилей, отточил 30 колец воздушного насоса и других деталей.

Коммунисты этих смен — токарь т. Андрианов систематически сменную программу выполняет на 300 проц., а старая производственница-сверловщица тов. Козлова, перейдя работать на два станка, ежедневно дает 2 — 3 нормы.

Г. ГОРБУНОВ — сотрудник редакции газеты «За здоровый транспорт».

зов: выработать 1600 вагонокилометров. Машинист тов. Сошников выработал в апреле 1700—1800, иногда и больше. 23 апреля он провел 4 рейса и довел выработку до 3252 вагонокилометров.

Машинист-луинец Александр Самойлов, являющийся заместителем секретаря партийного бюро, старается быть впереди других по работе. Он и его бригады постоянно перевыполняют заданные нормы технической скорости, среднесуточного пробега, экономно расходуют топливо и материалы. За прошлый месяц его паровоз дал 11 тонн экономии угля. За весь первый квартал от эксплуатации хозрасчетного паровоза получено 3690 рублей 97 коп. экономии на материалах, смазке и ремонте.

Инициатор луинского движения в депо Тагил, машинист хозрасчетного паровоза тов. Самойлов в апреле перевыполняет на 5—6 километров в час задание по тех-

нической скорости и норму среднесуточного пробега.

В депо сейчас насчитывается несколько хозрасчетных паровозов. Бригады их в первом квартале текущего года сэкономили 25989 рублей 55 коп. государственных средств на ремонте, материалах и смазке.

За последние дни передовые бригады паровозов добились в соревновании резкого ускорения и увеличения среднесуточного пробега локомотивов. 21 апреля, например, среднесуточный пробег паровоза был перевыполнен на 15 километров против нормы, 22 апреля — на 17 километров. Эксплуатационный оборот 22 апреля был на 2 часа ниже нормы, 23 апреля — на 7 часов. За 23 дня среднесуточный пробег перевыполнен более, чем на 10 километров против нормы.

С такими результатами работы идут паровозники депо Тагил к 1 Мая.

К. КАПРАНОВ.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

Германское информационное бюро передает, что германские войска, оперирующие в Греции, утром 27 апреля достигли Афин. 26 апреля германскими парашютными десантами заняты Коринфский перешеек, а также город Коринф. Один полк, форсировав Патский залив, вступил на территорию полуострова Пелопоннес и захватил портовый город Патры. Взято в плен большое число англичан. Американская печать сообщает об эвакуации английской армии из Греции. Газета «Нью-Йорк Таймс» указывает, что большая часть английских войск и военного снаряжения эвакуирована из Греции в Северную Африку.

Действия германо-итальянской авиации по английским коммуникациям и опорным базам в Восточной части Средиземного моря принимают все более ожесточенный характер. В сводке германского командования сообщается, что германская авиация совершила налеты на суда противника в греческих водах. Отряды германских самолетов несколько раз подвергли также бомбардировке морские и воздушные базы на острове Мальта. По сообщению германского информационного бюро, в последние дни в греческих водах потоплено 17 и повреждено 27 английских пароходов.

На англо-германском фронте отмечается некоторая активность авиации воюющих сторон. В ночь на 26 апреля, как сообщается в сводке германского командования, германские бомбардировщики подвергли бомбардировке военные объекты портового города Сандерленд на восточном побережье Англии. 25 апреля, как передает агентство Рейтер, английская авиация совершила налет на голландское побережье. Кроме того, бомбы были сброшены на промышленные предприятия Эймейдене. В ночь на 26 апреля английские самолеты подвергли бомбардировке судостроительные верфи в Киле, а также Берлин, Бремерхафен, Вильгельмсхафен, Эмден и Любек. В ночь на 27 апреля были атакованы Эмден, Бремерхафен, Куксхафен, Гавр, Эймейден. Кроме того, были подвергнуты бомбардировке аэродромы в Норвегии.

В Северной Африке, в районе Тобрука, попытки англичан совершить вылазки, по германским сообщениям, потерпели неудачу. В районе Кадуши-Соллум германские войска, встретив части англичан, отбросили их на юг.

В Абиссинии (Восточная Африка) произошла стычка итальянских войск с английскими частями к востоку от Гамбелы. Каирский корреспондент передает, что южно-африканские войска, наступающие из Аддис-Абебы, находятся в настоящее время в нескольких километрах от Дессис (к северо-востоку от Аддис-Абебы).

Государственный секретарь США Хэлл выступил на собрании «Американского общества международного права» с речью. Хэлл критиковал тех деятелей США, которые считают, что у США нет необходимости оказывать сопротивление до тех пор, пока вооруженные силы противника не пересекут границу Западного полушария». По словам Хэлла, события с предельной ясностью показали, что безопасность Западного полушария и США требует оказания сопротивления в любом месте, где оно может быть наиболее эффективным. Поэтому помощь Англии и ее союзникам должна оказываться без всяких колебаний. Такая помощь должна прийти к месту своего назначения в кратчайший срок и в максимальных размерах. В заключение Хэлл указал, что усиление обороны США потребует напряжения усилий и жертв со стороны населения.

Итоги первого квартала

Дорожный комитет красного креста план по подготовке значкистов ГСО и ВГСО выполнил на 120 проц., а по членским взносам на 99,7 проц. Но если взять выполнение плана в отдельности по райкомам РОКК, то получается резкая разница в выполнении ими контрольных заданий.

Передовой Кузнецкий райком (председатель тов. Попов) выполнил задание по подготовке значкистов санитарной обороны на 156 процентов, а по сбору членских взносов на 54,7 проц. к годовому заданию. Этим успехом райком добился, благодаря активному участию медицинских работников — тт. Сарас, Махонько, Лагутина и др., коллектива учащихся школы № 63 (первичной организации тов. Злоказов) и домохозяек (тов. Григорьева и др.).

Плохо работал Надеждинский райком РОКК (председатель тов. Корус). Здесь контрольные задания хотя и были даны первичным организациям, но не на каждый месяц в отдельности и даже не были разбиты по-квартально. Медицинские работники санитарного участка и поликлиники станции Надеждинск никакого участия в санитарно-оборонной работе не принимали. Например, врачи Ушаева и Владимирова не подготовили за три месяца ни одного значкиста ГСО. Поэтому кварталный план райкомом по подготовке значкистов выполнен всего на 31 проц., а по сбору членских взносов на 39 проц. Политотдел отделения не проверял и не потребовал выполнения руководителями лечебных учреждений распоряжения Наркомздрава о том, чтобы медицинские работники принимали участие в санитарно-оборонной работе.

К. СЕЛИВЕРСТОВ — инструктор доркома РОКК.

УЧАСТИЕ ДОМОХОЗЯЕК В РАДИОФЕСТИВАЛЕ

19 апреля домохозяйки станции Ялutorовск тт. Ржанникова, Попова, Климова, Грекова и др. под руководством тов. Ярославцевой приняли участие в областном радиоприемнике. Концерт передавался из студии ялutorовской редакции узлового радиовещания. Они выступили с исполнением русских и украинских народных песен.

Г. ПОНОМАРЕВ — литработник узловой редакции ялutorовского радиовещания.



Машинист депо Н. Тагил тов. ГА. ТАУЛЛИН Н. Обеспечивает высокую техническую скорость, полунински ухаживает за своим паровозом.

Фото В. Лежнина.

По примеру нежинцев

Опыт культурного обслуживания пассажиров, проведенный комсомольцами Нежинского узла Юго-Западной дороги нашел живой отклик во всех уголках страны.

Комсомольская организация Егоршинского отделения службы движения (секретарь тов. Ямова А. Ф.) в марте взяла шефство над станцией Алтынай. В результате двух выездов бригады комсомольцев, вокзал станции Алтынай стал неузнаваем. Комсомольцы добились побелки помещения, после чего написали и повесили лозунги, смонтировали хороший фото-монтаж и выпустили стенгазету.

На станции Аванка под руководством комсорга тов. Путилова комсомольцы недавно поставили для пассажиров пьесу «Во всем виноват капитан». Пассажиры остались очень довольны их выступлением.

К первому мая здесь готовятся новые пьесы для обслуживания пассажиров.

Г.

В борьбе за чистоту

Коллектив станции Тюмень, выполняя решения XVIII партконференции, борется за приведение станции в культурное состояние. Большую инициативу в проведении этого важнейшего мероприятия проявляет дежурный по путям тов. Быков. Под его руководством стрелочные посты 7, 8 и 9 приведены в образцовый порядок.

Внутреннее помещение вокзала также выглядит по-иному. Начальник вокзала тов. Троегубов сумел организовать коллектив на приведение помещения в культурное, чистое состояние.

Но это только начало. Недостаточно чисто выглядит наружный вид вокзала. Около подъезда, у станционных киосков много еще грязи.

Н. ПОПОВ.

* * *

Коллектив Тюменского санитарного участка активно борется за культуру на производстве и в общественных учреждениях. Недавно было проведено обследование вокзалов, общежитий, школ, детских яслей, столовых, территории домов и т. д. Большая работа проведена дезинфекционным отрядом. Проведена санитарная обработка 135 объектов — общежитий, бригадных комнат, вокзалов, бань.

Санитарными работниками проводятся лекции, беседы по вопросам чистоты и личной гигиены на производстве и в общежитии.

ШУМИЛОВ.

КЛУБ К ПРАЗДНИКУ

Энергично готовится к 1 Мая клуб имени С. М. Кирова (станция Егоршино). Хоровой коллектив под руководством активистки тов. Гусевой здесь готовит оперетту «Карнавал». В главных ролях выступают сама тов. Гусева, лейтенант милиции тов. Илларионов, ученики кино-механика тов. Сидорович, школьники тт. Леонтьев, Долженков и другие.

Идет подготовка и в других самодеятельных коллективах. Готовится майское украшение. Библиотекой клуба подобрана массовая литература для агитаторов. Выпускается предпраздничный номер стенгазеты «Горячая промывка».

30 апреля в клубе будет дан концерт силами самодеятельных коллективов узла, 1 и 2 мая пойдет оперетта.

Г.

ВОПРОСЫ ХОЗРАСЧЕТА

Состоявшаяся на днях в Тюменском паровозном депо производственно-техническая конференция поставила со всей остротой вопросы хозрасчета. Начав с того, как в депо внедряется лунинский метод ухода за локомотивами, участники конференции постепенно перешли к обсуждению результатов работы на хозрасчете.

Оживленный характер приняла прения после того, когда заместитель начальника депо тов. Пургин предложил машинистам строго проверять расходы, относимые на их счет после ремонта. Речь идет о хозрасчетных бригадах.

Машинист Цидиликин привел интересные факты:

— В результате проверки, — говорит он, — я обнаружил несколько неточностей, потребовал списать незаконно начисленные расходы. Были, например, отнесены на счет паровозной бригады 40 килограммов листового железа. Между прочим железа в данном случае не выписывал. Обращаюсь к кладовщику:

— В чем дело? Какое железо?

— У меня недостача, — не стесняясь отвечает кладовщик. Должен же я куда-то списать это железо.

При чем же мой хозрасчетный паровоз? Трудно понять. Кроме того записали шесть рессор, которых я

не брал, несколько втулок, 4 подшипника, 8 песочных труб. Между тем все знают, что если сменить на паровозе все песочные трубы, то и тогда не потребуется 8 штук.

— Так поставлен учет работы на хозрасчетных паровозах, — заключает машинист. — Мне кажется, мы можем добиться точности учета только в том случае, если требование на материалы, не подписанное машинистом, не будет приниматься к учету.

— Точно то же было и у нас, — рассказывает машинист тов. Володаров. — За мною все еще числится 16 золотниковых колец, тогда как я их не выписывал, эти кольца на моем паровозе не менялись.

Несколько подобных фактов привел и машинист-лунинец тов. Буторин.

— На мой счет, — говорит он, — отнесли однажды 60 килограммов круглого железа.

Или вот еще характерный пример. В марте тов. Буторину пришлось уплатить 70 рублей за тормозные колодки, тогда как на паровозе тов. Буторина изнашиваются редко и не меняются в течение 10—15 тысяч километров пробега. В чем же дело? Оказывается, в Тюменском депо принято считать, что чем больше пробежал паровоз, тем выше должен быть расход на тормозные колодки,

хотя они и не требуют замены. Странная арифметика.

— Кроме того, — рассказывает далее тов. Буторин, — за каждую буксовую крышку с нас берут не 2 рубля, как она стоит, а 11, т. е. по расценкам крышек паровоза серии СУ, хотя всем известно, что паровозы этой серии в нашем депо давно уже нет. Следует указать и на то, что номенклатурный ценник, утвержденный года 3—4 назад, давно уже устарел.

Встал на конференции вопрос и о взаимоотношениях между паровозниками и комплексниками. А взаимоотношения эти оставляют желать много лучшего.

Убедительный пример приводил машинист тов. Епифанов, который рассказал о том, как он бежал по депо в поисках слесарной пилы, да так и не мог найти хорошей. В таком же положении находился однажды и машинист тов. Еременко, который не мог достать инструмента для фрезеровки инжектора, хотя инструмент этот в депо несомненно имеется.

Все это вместе взятое, а главное неупорядоченность в вопросах хозрасчета и условий труда машинистов на ремонте, несомненно, сказывается на внедрении лунинских методов в Тюменском паровозном депо.

М. КОНСТАНТИНОВ.

Новинки технической литературы

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СОВЕТСКОГО ВОДОПОДОГРЕВА

Пивоваров Л. А.

Трансжелдориздат 1941 г., 75 стр. Цена 1 р. 50 коп.

Экономия топлива на железнодорожном транспорте — это важная государственная задача, ибо транспорт является одним из самых мощных потребителей топлива.

Громадным шагом в этом направлении является модернизация паровозного парка сети железных дорог СССР, предусматривающая оборудование паровозов водоподогревом, водоподогревом и угольным отоплением.

Самым существенным непроизводительным расходом тепла является потеря его с мятым паром. Мятый пар уходит из паровых цилиндров, унося с собой более половины тепла, полученного от сжигания топлива в топке паровоза.

Тепло, заключающееся в мятом паре может быть использовано в трех направлениях — для подогрева питательной воды, для подогрева воздуха, поступающего в топку, для поддержания горения и для создания искусственной тяги. Последние мероприятия являются вспомогательными. Как первое, так и второе мероприятие обеспечивают большую экономию топлива и весьма благоприятно влияют на состояние паровозного котла, являющегося самой дорогой и ответственной частью паровоза.

Наиболее эффективными и изученными из двух названных мероприятий являются подогрев питательной воды, получивший достаточно широкое распространение на всех дорогах.

Настоящая книга из серии «Методом Стаханова — Кривоноса» подробно освещает вопрос конструкции советского водоподогрева и ухода за ним с показом работы лучших машинистов.

Книга рассчитана на широкий круг работников паровозного хозяйства.

ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Сборник второй технико-экономических статей.

Трансжелдориздат 1941 года,

140 стр. Цена 3 р. 25 к.

Книга является вторым сборником по экономике железнодорожного транспорта, посвященным в основном одному из актуальных вопросов — планированию перевозок. В статьях рассматриваются основные итоги и перспективы борьбы за выполнение директив XVIII съезда ВКП(б) об улучшении планирования перевозок и устранении нерациональных встречных и излишних дальних перевозок отдельных грузов: каменного угля, металлов, леса, хлеба.

С вопросами планирования перевозок тесно связана статья о подездных путях клиентуры железнодорожного транспорта, на которых производится три четверти всей грузки. Статья написана И. А. Максимовым.

Книга рассчитана на широкие слои интеллигенции железнодорожного транспорта.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

Коллектив редакции и издательства газеты «Путевка» с чувством глубокой скорби извещает о смерти заведующего экспедицией

П. Ф. Ходырева,

скончавшегося 27 апреля после продолжительной и тяжелой болезни и выражает искреннее соболезнование семье покойного. Похороны состоят 30 апреля. Вынос тела из Свердловской железнодорожной больницы в 7 часов вечера.