

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 110 (2584)

Вторник, 12 сентября 1944 г.

Год издания 11-й  
Цена 15 коп.

## Шире лунинское движение

Лунинское движение на транспорте в дни войны сыграло решающую роль. Оно явилось тем резервом, использование которого дало возможность железнодорожникам обеспечить перевозками нужды фронта и тыла, сохранить оборудование, повседневно крепить и совершенствовать железнодорожное хозяйство.

Огромную помощь фронту оказали лунинцы Свердловской магистрали. Только за истекшие 7 месяцев этого года они сэкономили около 400 тысяч рублей государственных средств, сэкономили 4,5 тысячи тонн угля, перевезли тяжеловесными поездами сверх нормы 5,5 миллионов тонн груза.

Это успехи одних только паровозников. Если к ним прибавить результаты лунинской работы путейцев, вагонников, связистов, пассажирских работников, то итог будет значительно больше.

Долгое время удерживает первенство в соревновании машинистов Свердловск-пассажирская тов. Логинов. Звание лучшего механика он завоевал упорным стахановским трудом, лунинским уходом за машиной, красносовским вождением поездов. За последние 7 месяцев передовой механик сэкономил 140 тонн топлива, при каждой поездке перевыполняет норму технической скорости.

Не меньшие успехи в работе имеют машинист Голубев, тюменский машинист-тяжеловесник Соснин, камышловский механик Барков, егоршинский машинист Лежнин и много других. Большой вклад в фонд победы сделали эти люди. В совершенстве овладев своей специальностью, они изо дня в день множат успехи своего труда, обучают молодежь.

Взять, к примеру, машиниста Баркова. На своем паровозе он организовал техническую школу и по тематическому плану регулярно проводит занятия с бригадой, готовит своих помощников и кочегаров к работе в зимних услови-

ях. Паровоз Баркова уже давно подготовлен к зиме.

Успехи передовиков, огромны. Однако общее состояние лунинского движения на дороге совершенно неудовлетворительно, и в первую очередь потому, что руководители службы, начальники паровозных депо не занимаются организацией лунинского движения, не руководят им, не создают необходимых условий для выращивания лунинцев, относятся к этому делу формально, бюрократически. На дороге всего только 26 процентов лунинских паровозов, да и те на 50 процентов не укомплектованы постоянными бригадами.

Чтобы помощник машиниста или кочегар мог стать лунинцем, он должен овладеть слесарной специальностью. Как же на дороге поставлено обучение слесарной квалификации паровозных бригад? В большинстве депо плохо. В депо Свердловск-сортпунктная, например, (начальник т. Скопин, секретарь партбюро, т. Чупис) совершенно не созданы условия прохождения слесарной практики, молодым паровозникам, нет даже самого необходимого — слесарного инструмента.

Никак не способствует лунинскому движению и то, что на дороге систематически нарушается спаренная езда, много паровозов не обеспечено бригадами. Порождается обезличка, являющаяся первым врагом лунинского движения.

Машинисты-лунинцы — это мастера скоростного вождения поездов, передовики социалистического соревнования за ускорение оборота паровозов и вагонов. Всемирное развитие лунинского движения в значительной мере поможет паровозникам ликвидировать отставание в подготовке паровозного парка к зиме и коренным образом улучшить оборот подвижного состава, выполнить приказ № 752/П.

## На призыв коллектива Сталинской

железнодорожники станции Свердловск-товарная горячо поддержали призыв коллектива Сталинской дороги о развертывании соревнования за сокращение оборота вагона.

На станции состоялся многолюдный митинг. В своем выступлении дежурный по станции тов. Седюков и составитель т. Чагин указали на новые, еще не использованные резервы в использовании подвижного состава, и призвали рабочих и командиров напрячь все силы для выполнения боевого задания партии и правительства.

Коллектив станции, включаясь в соревнование, взял на себя обязательство: ежемесячно выполнять план погрузки на 132 проц., выгрузки на 105 процентов и провоз вагонов довести до нормы.

Для выполнения этой задачи работники станции решили увеличить погрузку ступенчатыми маршрутами, расширить применение одвонных погрузочных операций, формирование и обработку поездов производить скоростными методами и загрузку вагонов довести до полной весовой нормы. Железнодорожники организуют соревнование единых смен с транспортными цехами предприятий и обязались улучшить предварительную информацию о прибывших грузах, производить подборку вагонов на путях станции по точкам выгрузки для клиентуры, не имеющей развитых подъездных путей, и внедрить технологический процесс, разработанный академиком В. Н. Образцовым.

М. РЕШТЕЙН.

# РАЗВЕРНЕМ ПРЕДОКТАБРСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим предприятий Советского Союза

Обращение коллектива Московского ордена Ленина автозавода имени Сталина

Дорогие товарищи! Приближается XXVII годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Народы нашей родины встречают эту знаменательную дату новыми победами на фронтах отечественной войны и в тылу.

Победоносное наступление Красной Армии привело к крупнейшему поражению германской армии. Красная Армия гонит раненого фашистского зверя прочь с советской земли, чтобы окончательно добить его в его собственной берлоге. Карающий меч возмездия навис над гитлеровской Германией и ее вассалами.

Выполнение исторических задач, поставленных товарищем Сталиным, перед Красной Армией и советским народом, требует от каждого труженика тыла напряжения всех сил, всей энергии с тем, чтобы полностью обеспечить возрастающие потребности Красной Армии в танках, самолетах, автомобилях, боеприпасах, оружии и другой боевой технике.

Замечательны успехи советской социалистической индустрии, выпестованной товарищем Сталиным. Советская промышленность выдержала суровое испытание войны и неуклонно увеличивает выпуск продукции для фронта.

Коллектив нашего завода, включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование и стремясь оказать максимальную помощь доблестной Красной Армии в разгроме ненавистного врага, также добился значительных успехов в своей работе.

Программа 1-го полугодия 1944 года нами перевыполнена на 10,5 проц. при 100-процентной комплектности. За этот же период путем систематического улучшения техники и организации производства — внедрения поточных методов, модернизации станков и приспособлений, пересмотра режимов резания, перевода изготовлений нормаль с автоматов на высадку, широкого применения твердых сплавов, унификации инструмента и других мероприятий — производительность труда выросла против плана на 10,7 проц. и себестоимость продукции снижена на 3,7 проц.

стоимость продукции снижена на 3,7 проц.

Коллектив нашего завода на протяжении 12 месяцев непрерывно держит переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны. Но мы знаем, что теперь, когда война вступила в самую ожесточенную, решающую и самую трудную фазу, нужно работать еще больше, еще лучше, еще самоотверженней.

Для того, чтобы полнее использовать производственные резервы наших предприятий, нужно непрерывно улучшать организацию и технику производства, неуклонно добиваться повышения качества продукции, снижения ее себестоимости, внедрять хозрасчет, вести решительную борьбу с потерями в производстве.

Необходимо еще шире развернуть социалистическое соревнование, множить число стахановцев.

Воодушевленный героическими успехами нашей родной Красной Армии и высокой оценкой, данной товарищем Сталиным работникам советского тыла, коллектив Московского ордена Ленина автозавода имени Сталина призывает всех рабочих, инженеров, техников и служащих предприятий Советского Союза начать социалистическое соревнование имени XXVII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Коллектив автозаводцев берет на себя следующие обязательства:

1. Досрочно закончить производственную программу 10 месяцев 1944 года и дать сверх плана продукции на 58 миллионов рублей.
2. Перевыполнить программу 10 месяцев по автомобилям на 3 процента.
3. Повысить производительность труда в третьем квартале 1944 года на 10 процентов.
4. Снизить себестоимость про-

дукции против плана и за 10 месяцев на 19 миллионов рублей.

5. Перевести на хозрасчет 10 цехов завода.
6. Экономить электроэнергию в III квартале и октябре на 4 процента и мазута на 2,5 процента против плана, экономить подмосковного угля за тот же период 3 тысячи тонн.
7. Охватить технической учебой 2500 человек.
8. Своевременно, без потерь убрать урожай в подсобном хозяйстве и на индивидуальных огородах.
9. Образцово подготовить жилища и цехи завода к зиме, своевременно заготовить топливо для завода и рабочих поселков.
10. Широко развернуть культурно-просветительную работу на заводе.

Дорогие товарищи!

Мы обращаемся к вам с призывом бороться в предоктябрьском социалистическом соревновании за достижение новых успехов нашей социалистической промышленности, добиваться образцовой работы каждого завода, фабрики, предприятия. Пусть каждый труженик, на каком бы участке трудового фронта он ни работал — у мартена или домы, у электропечи или вагранки, на конвейере сборки боевых машин, у станка и агрегата — делает все возможное для увеличения выпуска сверхплановой продукции, необходимой стране и фронту для быстрейшего разгрома немецко-фашистских захватчиков.

Да здравствует наша победоносная Красная Армия!

Да здравствует наша любимая родина!

Да здравствует наш великий вождь и полководец, родной товарищ Сталин!

Обращение принято на общих собраниях рабочих, инженерно-технических работников и служащих.

По поручению коллектива завода:

Директор завода — И. ЛИХАЧЕВ  
Парторг ЦК ВКП(б) на заводе — В. ЛЕВЫКИН  
Пред. завкома — Н. БАРАНОВ  
Комсорг ЦК ВЛКСМ — Т. МОРОЗОВА  
Начальники цехов: П. ЛИСНЯК, В. ДОЕНИН  
Стахановцы: Г. КОМОЛОВ, В. ЗЕМЦОВ, Ф. ГОРОХОВ, Е. ИЗЯДНОВА.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 11 сентября

В течение 11 сентября южнее и юго-западнее города ЯОМЖА наши войска с боями заняли более 30 населенных пунктов и среди них ПНЕВО, ПОДГУЖЕ, ГЕЛЧИН, КОНАЖИЦЕ (4 километра южнее города ЯОМЖА), БОГУЩИЦЕ, ХОЙНЫ-СМЕШНЕ; СУЛЬКИ, МЯСНОВО, ЗАРУЗЕ, КУЛЕШКА.

В центральной части Румынии наши войска совместно с румынскими войсками с боями продвигались вперед и овладели города-

ми СИГИШОАРА, МЕДИАШ, ПЕТРОШАНИ, а также заняли более 200 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БАРДЬЯШ, КОМОРОД ОКЛАНД, ХОГИЗ, САС-НАДОШ, АДАМОШ и железнодорожные станции МЭЕРУШ, АПАЦА, АУГУСТИНИ, ДАНОШ.

По дополнительным данным на территории Болгарии войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта взяли в плен командира 13 немецкой тан-

ковой дивизии генерал-лейтенанта ТРИГЕР и командира 153 немецкой пехотной дивизии генерал-лейтенанта БАЙЕР.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 10 сентября наши войска подбили и уничтожили 12 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 7 самолетов противника.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

дорожной сдвечной комиссии по итогам социалистического соревнования железнодорожников по профессиям на звание лучшего работника Свердловской дороги в августе 1944 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования по профессиям за август 1944 года, дорожная сдвечная комиссия постановляет: Присвоить звание лучшего работника дороги по профессиям:

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ**  
Соснину В. Ф. — депо Тюмень  
Семенову Л. С. — депо Тюмень  
Кунцевичу Е. А. — депо Камышлов

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ**  
Лученко С. Д. — депо Камышлов

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ**  
Логинову М. В. — депо Свердловск-пассажирская  
Попову Н. И. — депо Свердловск-пассажирская  
Голубеву К. П. — депо Свердловск-пассажирская  
Ананьину С. Н. — депо Свердловск-сортiroвочная.  
Карташеву Е. А. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.  
Мыльникову И. Д. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.

**ЛУЧШИЙ ПАРОВОЗНЫЙ ДИСПЕТЧЕР**  
Рязанову А. П. — Кузнецкое отделение.

**ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО ДЕПО**  
Николаеву С. Н. — депо Тюмень.

**ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПОДЪЕМОЧНОГО ЦЕХА**  
Минаеву В. В. — депо Н-Тагил  
Шлыкову Ф. Ф. — депо Тюмень

**ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПРОМЫВОЧНОГО ЦЕХА**  
Васильеву И. П. — депо Н-Тагил

**ЛУЧШИЙ СЛЕСАРЬ**  
Макарову А. И. — электродепо Свердловск-сортiroвочная  
Кирьянову Л. А. — электродепо Свердловск-сортiroвочная  
Петрову Н. Н. — паровозное депо Свердловск-пассажирская  
Сосновских И. Н. — депо Егоршино  
Лесонтьеву А. Н. — депо Кушва

**ЛУЧШИЙ КОТЕЛЬЩИК**  
Гребенщичкову А. В. — депо Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ ТОКАРЬ**  
Асанову В. М. — электродепо Свердловск-сортiroвочная  
Белоголову П. С. — электродепо Свердловск-сортiroвочная  
Демеву Ю. П. — Н-Тагильские путейские мастерские  
Муранову И. М. — Н-Тагильский вагонный участок  
Попову В. Н. — колесные мастерские Свердловск-сортiroвочная

**ЛУЧШИЙ КУЗНЕЦ**  
Воронину В. С. — электродепо Свердловск-сортiroвочная

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ УГЛЕПОДЪЕМОГО КРАНА**  
Черепанову А. К. — склад топлива Свердловск-сортiroвочная  
Коновалову Н. С. — склад топлива Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ ВОДОКАЧКИ**  
Иванову С. А. — станция Хромцовская

**ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ**  
Кашину Г. Я. — Камышловская электростанция

**ЛУЧШИЙ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР**  
Лескину Д. М. — Егоршинское отделение  
Гагарову И. С. — Егоршинское отделение

**ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ**  
Сыромятникову Д. И. — Свердловск-пассажирская  
Вольхину А. В. — Богданович  
Седюкову З. Е. — Свердловск-товарная

**ЛУЧШИЙ СОСТАВИТЕЛЬ**  
Черепанову А. В. — ст. Свердловск-пассажирская  
Сорокину А. В. — ст. Свердловск-пассажирская  
Гусеву Е. Ф. — ст. Шарташ

**ЛУЧШИЙ СТРЕЛОЧНИК**  
Ключнину З. М. — ст. Свердловск-сортiroвочная  
Пашковой Т. Д. — ст. Свердловск-пассажирская  
Норкиной Д. И. — ст. Надеждинский завод

**ЛУЧШИЙ ГЛАВНЫЙ КОНДУКТОР**  
Попову И. С. — ст. Свердловск-сортiroвочная  
Андрянову С. Г. — ст. Тюмень  
Карпову С. Е. — ст. Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ СТАРШИЙ КОНДУКТОР**  
Рассохиной К. Н. — ст. Тюмень  
Фатеевой А. И. — ст. Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ МАСТЕР ПО РЕМОНТУ ВАГОНОВ**  
Лубину В. С. — вагонный участок Свердловск-пассажирская  
Растигилову Г. Ф. — вагонное депо Смышка

**Г. ТАРАСОВ** — директор-полковник тяги зам. начальника дороги.  
**Н. ХАРИТОНОВ** — зам. председателя дорпрофсома.

**ЛУЧШИЙ ПОЕЗДНОЙ ВАГОННЫЙ МАСТЕР**  
Нохрину И. С. — вагонный участок Свердловск-пассажирская  
Луковникову В. М. — Кузнецкий участок  
Тюшеву А. Г. — Камышловский участок  
Зорину И. И. — Н-Тагильский участок

**ЛУЧШИЙ МАСТЕР ПУНКТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА**  
Микушину Ф. Н. — ст. Вагай

**ЛУЧШИЙ ОСМОТРИЩИК ВАГОНОВ**  
Микрюкову М. Я. — пункт осмотра ст. Смышка  
Загудяеву П. Н. — пункт осмотра Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ ДОРОЖНЫЙ МАСТЕР**  
Казаринову И. А. — Тюменская дистанция, путь  
Беспалову Ф. Я. — Камышловская дистанция

**ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПУТИ**  
Киселеву В. Е. — Тюменская дистанция  
Буслаеву К. Я. — Камышловская дистанция

**ЛУЧШИЙ ПУТЕОБХОДЧИК**  
Широковскому Б. Е. — Камышловская дистанция  
Чеснокову Д. С. — дистанция Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ РЕМОНТНЫЙ РАБОЧИЙ**  
Волкову И. С. — Тюменская дистанция пути

**ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СВЯЗИ**  
Полюшеву К. Н. — дистанция связи Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ ВЕСОВЩИК**  
Наймушину Т. Н. — ст. Свердловск-пассажирская  
Амбросову Т. М. — ст. Гороблагодатская

**ЛУЧШИЙ НАЧАЛЬНИК ПОЕЗДА**  
Умной Е. Д. — Свердловское пассажирское отделение

**ЛУЧШИЙ БИЛЕТНЫЙ КАССИР**  
Пасынковой А. И. — ст. Свердловск-пассажирская

**ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПОЕЗДА**  
Абушевой М. К. — ст. Тавда

**ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОСВАРЩИК**  
Арефьеву Г. Н. — электродепо Свердловск-сортiroвочная

**Г. ТАРАСОВ** — директор-полковник тяги зам. начальника дороги.  
**Н. ХАРИТОНОВ** — зам. председателя дорпрофсома.

## Мобилизовать все резервы для ускорения оборота вагона!

### Скоростными методами

Тюменское отделение движения из месяца в месяц выполняет и перевыполняет задание по обороту вагонов. В августе норма оборота выполнена на 108,4 проц.

Этих успехов коллектив отделения добивается в основном за счет сокращения простоя транзитных поездов без переработки на участковых станциях Тюмень и Вагай. Передовые дежурные по станциям Тюмень т. Прудаев и Вагай т. Ведухин систематически производят обработку поездов скоростными методами. В их дежурства все транзитные поезда обрабатываются на 20—30 минут быстрее, чем предусмотрено по заданию. В скоростной обработке принимают участие составители, осмотрщики вагонов, машинисты, кондукторы, дежурные по депо и другие.

По своей инициативе тт. Прудаев и Ведухин заключают договоры с машинистами и кондукторами на одну поездку, помогая им хорошо подготовиться к рейсу. Благодаря этому, главные кондукторы тт. Андрианов, Остапенко и Левин выполнили в августе производственное задание на 180 процентов.

### Пять сверхплановых поездов

Борясь за выполнение приказа наркома № 752/Ц, замечательно работал в ночное дежурство на 11 сентября диспетчер восточной стороны Свердловского узла тов. Михославин.

Вызвав на соревнование работников станций, поездные бригады и маневровых диспетчеров, он добился сдачи 5 сверхплановых поездов на Южно-Уральскую дорогу по станциям Уктус.

Точно по расписанию отправлял поезда начальник станции Уктус тов. Нечаев, маневровый диспетчер ст. Шарташ тов. Ольховой обеспечил скоростное продвижение поезда потока.

Отличной работой стхановцы намного ускорили оборот вагона. **А. КОНАРЕВ** — ст. дежурный помощник начальника распорядительного отдела.

Снижение оборота вагона происходит у нас так же за счет сокращения простоев под грузевыми операциями. Дежурные по станциям четко информируют клиентуру о подходе порожняка и груженых вагонов и организуют ускоренную погрузку и выгрузку. В результате этого простой вагонов на грузовых станциях приведен в норму. Все это позволило отделению несмотря на снижение рабочего парка на 25,6 процента успешно выполнять и перевыполнять задания по погрузке и выгрузке.

Приказ наркома тов. Л. М. Кагановича № 752 вызвал на отделение новый подъем соревнования за снижение оборота вагона, за выполнение графика. Дежурный по отделению т. Шахматов, диспетчер-орденоносец т. Наумов и диспетчер т. Неверова, применяя методы Героя Социалистического Труда т. Загорко и диспетчера Еремкина, добиваются отправления и проследования поездов строго по графику.

**В. ПЕТРОВ** — зам. начальника отделения.

### Передовая смена

Включившись в соревнование за снижение оборота вагона, дежурные по станции Гороблагодатская, составители, списщики, списчики организованно борются за скоростную обработку и продвижение поездов.

Особой четкостью в работе отличается смена дежурного по станции, орденосца т. Куликов, 4 сентября т. Куликов, перевыполнив задание по приему и отправлению поездов, снизил рабочий парк станции на 360 вагонов.

Хорошо поработала смена и в дежурство 7 сентября. По-скоростному обрабатывая поезда, составители тт. Никитин и Воронов на 2 часа 40 мин. сократили простой часовских электропоездов на 56 минут — паровозное депо Кушва.

**ФИРСОВ** — зам. начальника станции.

### Бдительность

Следя по перегону Мезонский — Гагарский со скорым поездом № 5, машинист депо Свердловск-пассажирская т. Гладили и его помощник т. Анисимов, при выезде из кривой заметили в не огражденный сигналами перегонный рельсами вагончик.

Несмотря на близость препятствия, они, приняв экстренные меры торможения, остановили поезд, предупредив крушение.

За месяц это был второй случай предупреждения аварии тов. Гладилиным. Начальник дороги наградил его значком «Ударнику сталинского призыва» и премией в 1000 рублей. Пом. машиниста т. Анисимов премировал 500 рублями.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**

## В депо Свердловск-пассажирская забросили лунинское движение

Еще недавно паровозное депо Свердловск-пассажирская было передовым по сети дорог. Ему неоднократно присуждались переходящие Красные знамена НКПС и Государственного Комитета Обороны. Успехи коллектива депо были основаны на прочной базе лунинского движения. Подавляющее большинство паровозных бригад хорошо овладев слесарным делом сами ремонтировали и отлично содержали свои локомотивы. На исправных машинах они с высокой скоростью вели поезда и добивались большой экономии топлива.

Сейчас депо отстает — от былой славы не осталось и следа. И объясняется это прежде всего тем, что начальник депо тов. Бордов и секретарь партбюро, тов. Быданцев забросили лунинское движение, не выращивают лунинцев.

Машинистам-лунинцам в депо не создано элементарных условий. Для них не выделены рабочие места и инструменты. Инструментальная ночью всегда на замке, и бригадам нелегко получить инструмент для ремонта машин. К тому же здесь царит беспорядок. При проверке в инструментальной не оказалось ни одной лопаты, молотка, бидона, ведер, исправных руч-

ных фонарей. Машинисты, работающие на хозрасчете, жалуются на то, что они не являются хозяевами на паровозе. Руководители депо все расходы по рабочей силе и материалам относят за счет хозрасчетных паровозов, даже не ставя машинистов в известность. С ноября прошлого года не выплачены премии за экономию топлива. Обезличка и срывы спаренной езды вошли в систему.

В депо есть замечательные лунинцы. Машинист тов. Логинов систематически перевыполняет за данные измерители и за 7 месяцев сэкономил 140 тонн угля. В отличном состоянии содержит свой паровоз машинист тов. Голубев. Но опыт этих передовиков не на-

ходит распространения.

Лунинское движение — мощный оборонный, резерв железнодорожного транспорта. Оно позволяет паровозникам умело использовать внутренние ресурсы, содержать паровозы в исправном состоянии и с высокой скоростью доставлять грузы фронту и промышленности, экономия при этом топлива, материалы и государственные средства. Значение лунинского движения и практические задачи по его развитию были четко указаны в приказе № 18 наркома тов. Л. М. Кагановича. Забыли об этих указаниях руководители депо Свердловск-пассажирская.

**В. ШИНДЕЛЬМАН** — начальник группы соревнования.