

# ПУТЕВКА

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

№ 5 (1998) | Вторник, 14 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

## С одной составительской бригадой в двух маневровых районах

### ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ПУТЕЙЦЕВ

Минувшие морозы показали, что наблюдение за состоянием путевого хозяйства дороги и его текущее содержание по обеспечению безаварийного продвижения поездов является неудовлетворительным.

Работники таких дистанций, как Камышловская (зам. начальника тов. Осипова), Тагильская (начальник тов. Голубкин) и Свердловск-сортiroвочная (начальник товарищ Яковлев) слабо борются за образцовое содержание пути, в особенности в момент усиления морозов на дороге. А факты показывают, что на некоторых дистанциях рельсы с явно видимыми дефектами продолжают оставаться незамеченными.

По всем дистанциям дороги, за редким исключением, замена дефектных рельсов идет совершенно неудовлетворительно. В основном меняются рельсы только остродефектные и прямо угрожающие движению поездов. Такая дистанция пути, как Смычка (начальник тов. Акинфиев), помимо исключительно слабых темпов замены дефектных рельсов, километровым запасом не обеспечена. Почти такое же положение и на дистанции пути Свердловск-пассажирская, где начальником тов. Корякин.

Не менее важной причиной аварийности некоторых дистанций на дороге является слабая работа отдельных дорожных мастеров пути и путевых обходчиков, особенно на таких участках, как перекон Флюс—Капраново, ст. Нейво-Рудянская, Камышлов и др.

В борьбе с дефектами пути, особенно в сильные морозы, на наших дистанциях плохо используются вело-дефектоскопы. За состоянием путевого хозяйства у нас нет должного наблюдения, как нет и заботы по обеспечению безаварийного продвижения поездов.

Прогноз погоды указывает на то, что в ближайшие дни на дороге ожидается следующий циклон низких температур. Путей-

цам необходимо встретить его во всеоружии. От каждого ремонтного рабочего, путеобходчика, бригадира, мастера, техника, инженера, начальника дистанции и всего коллектива путейцев сейчас требуется четкая и слаженная работа, усиление бдительности.

Развертывающаяся с новой силой волна социалистического соревнования навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции охватила и коллектив путейцев нашей дороги.

Старший путевой обходчик Егоршинской дистанции пути тов. Подковыркин известен всем путейцам нашей дороги, как самый зоркий часовой стальных магистралей, как специалист по обнаруживанию дефектных рельсов в пути. Любознательно к своему делу, тов. Подковыркин бдителен днем и ночью, зимой и летом.

Стахановец — путеобходчик дистанции пути Свердловск-пассажирская тов. Васев, взяв обязательство к дню выборов очистить свой километр от снега, полностью с честью выполнил его к 29 декабря. Его примеру следуют путеобходчик тов. Никитина и другие.

Пример организованного преодоления зимних трудностей показывает коллектив путейцев Баженовской дистанции пути. В дружных и согласованных действиях с колхозниками Белоярского и Сухоложского районов 9 января они произвели очистку всей дистанции от снега и оказали помощь коллективу дистанции Свердловск-пассажирская.

Эти примеры стахановской работы говорят о новом производственном подъеме среди путейцев, о их самоотверженной работе в преодолении трудностей зимы.

Обязанность партийных, комсомольских и профсоюзных организаций путейцев, особенно заместителей начальников дистанций по политчасти, возглавить активность передовых людей, обеспечить распространение стахановских методов работы и в дни предстоящих морозов выйти победителями.

**БЕЛОЯРСКОМУ РАЙКОМУ ВКП(б)—БЕЛОУСОВУ, ПРЕДРАЙСПОЛКОМА КУРОЧКИНУ, ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА БАЖЕНОВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ПО ПОЛИТЧАСТИ СТАНИНУ, ПРЕДСЕДАТЕЛЯМ КОЛХОЗОВ БЕЛОЯРСКОГО РАЙОНА «КРАСНЫЙ СЕЯТЕЛЬ» — РОМАНОВУ, «ЯРОВОЙ КОЛОС» — КОЗЛОВУ, «УРАЛЕЦ» — ЮДИНУ, «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ» — ПУПКОВУ, ИМЕНИ ТЕЛЬМАНА — КОСТОУСОВУ, СУХОЛОЖСКИЙ РАЙОН—ПРЕДСЕДАТЕЛЮ КОЛХОЗА ИМЕНИ XII ГОДОВЩИНЫ ОКТЯБРЯ ЛОСКУТОВУ, ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПОСЕЛКОВОГО СОВЕТА БОГДАНОВИЧ ТИМУХИНУ.**

Обком партии и исполком Областного совета с удовлетворением одобряют вашу инициативу в деле организации 8 января массового выхода колхозников и домохозяек на помощь железнодорожникам по борьбе со снежными заносами. Колхозники и домохозяйки показали высокую производительность труда, в результате чего в течение рабочего дня обеспечили стопроцентную очистку станционных путей от

снега и этим самым обеспечили нормальную работу по формированию и продвижению поездов.

Выражаем уверенность, что и впредь вы окажете необходимую помощь и обеспечите нормальную работу железнодорожного транспорта в зиму 1941 года.

**Секретарь обкома ВКП(б)—**

**НАВОЗОВ.**  
**Зам. председателя исполкома облсовета—ФАДЕЕВ.**

Коллектив нашей станции в ответ на сообщение ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) взял обязательство всю зиму 1940/41 г. работать без перебоев, по-стахановски. Составительские бригады одним из основных условий подготовки к конференции поставили перед собой задачу систематически превышать нормы по формированию поездов.

Смена маневрового диспетчера станции тов. Кукина, в которой работает наша бригада, также взяла на себя обязательство новыми производственными успехами встретить партийную конференцию.

Посоветовавшись с диспетчером и секретарем партбюро станции, я решил, что наша бригада может работать одна с двумя паровозами в двух маневровых районах. Они одобрили мое начинание.

В ночь на 31 декабря мы первый раз начали работать по-новому. Нам было дано задание сформировать в двух районах несколько поездов. Мы выполнили его на 162,5 процентов. Таким образом, начало получилось удачным.

В первой неделе января опыт был повторен. План формирования поездов мы выполнили на 137,5 процентов; в ночь на 9 января—на 187,5 процентов, а днем 10 января — на 237,5 процента. Достижения смены диспетчера тов. Агалакова, сформировавшего перед этим, с помощью двух бригад, несколько поездов, мы перекрыли.

Конечно, этот успех не был для нас неожиданным, так как мы к нему предварительно готовились.

Работа одной составительской бригады с двумя паровозами в двух районах—дело для меня не новое. Это способ мною применялся во время работы на станции Свердловск — пассажирская. Широкого распространения этот способ работы тогда не получил и главным образом потому, что диспетчер не давал твердого задания составительской бригаде. Только начнешь, бывало, формировать состав из одного какого-либо груза, как диспетчер предлагает спешно приступить к формированию другого поезда. Поэтому приходилось бросать неоконченным одно дело и приниматься за другое. Когда в конце смены начнешь подсчитывать результат работы, то окажется, что вагонов переработано много, а готовых составов нет. Это отрицательным образом сказывалось на настроении составительской бригады и бригады маневровых паровозов.

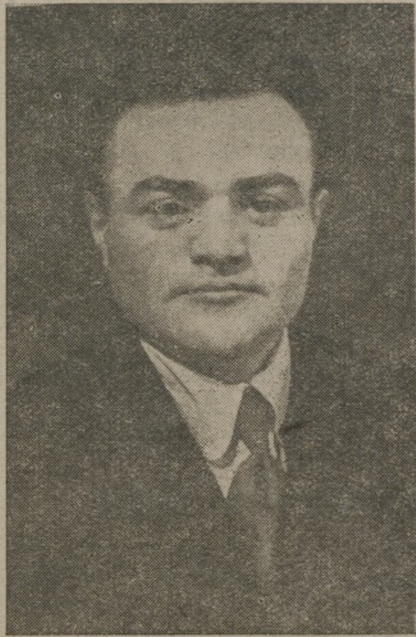
Поэтому на станции Свердловск-сортiroвочная прежде, чем приступить к работе с двумя паровозами в двух районах, пришлось предварительно обо всем переговорить с диспетчером. Последний обещал, что с его стороны все будет сделано, чтобы обеспечить успех работы по-новому.

Нужно сказать, что свое обещание диспетчер выполняет. Перед вступлением на дежурство он знакомит меня, какую пред-

★  
**П. С. ШАЛИН—**  
составитель станции  
Свердловск-сортiroвочная

★  
стоит сделать работу в первую очередь, и никогда не отрывая от начатого дела.

Затем в ходе работы диспетчер сообщает мне, какой груз распускает горка, что имеется в подходе к станции. Учитывая это, планирую свою работу, несмотря на то, что иной раз в



Составитель тов. П. С. ШАЛИН.

подгорочном парке мало вагонов. Между тем не секрет, что часто составители предпочитают иметь в наличии на станции как можно больше вагонов. В противном же случае обычно говорят, что задание нельзя выполнить, так как вагонов недостаточно.

Вот эта согласованная работа с диспетчером—первое условие для успеха дела.

Вторым важным условием является то, чтобы сцепщики хорошо знали план работы составителя. В моей бригаде сцепщики

★  
**ОПЫТ ТОВАРИЩА ШАЛИНА СДЕЛАТЬ ДОСТОЯНИЕМ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА СТАНЦИИ**

Составитель станции Свердловск-сортiroвочная тов. Шалин, работая в двух районах, в ночь на 9 января выполнил план формирования поездов на 187,5 проц., а днем 10 января—на 237,5 проц. Отмечая успешную работу тов. Шалина, его инициативу и энергию по внедрению метода составителя Ищенко, начальник дороги тов. Лубенский и начальник подора тов. Степанов послали ему приветственную телеграмму и постановили занести тов. Шалина на дорожную Доску почета. Руководители дороги в своей телеграмме выражают уверенность, что тов. Шалин закрепит успехи и передаст опыт стахановской работы всему коллективу станции.

тт. Савиных и Косулин всегда знают, что надо делать.

Когда 31 декабря я спросил об их согласии работать в двух районах, то ответ их был простым:

— Давайте, попробуем.  
Первая попытка дала хорошие результаты. Недостаток был лишь в том, что неэкономно еще расходовали время. В последующие дежурства это было учтено. Пришлось припомнить и широко применить все то, что может ускорить формирование поездов. Например, как правило, паровозы у нас не заезжают в глубь парка, а подают вагоны с толчка. Отцепив вагон и дав ему соответствующую скорость, чтобы он дошел до состава, паровоз выезжает обратно за стрелки и продолжает таким же образом маневры на других путях. В частности, такой способ был очень хорошо применен 10 января.

Стрелочникам обычно тоже рассказываешь, на каком пути будет формироваться состав и откуда для него будут брать вагоны. Поэтому стрелочники быстро выполняют сигналы, передавая их машинистам маневровых паровозов, и не задерживают перевод стрелок.

Большое значение в работе составительской бригады имеют осматриватели вагонов и слесари. Для составителей интересно, чтобы вместе с готовностью сформированного состава в нем имелись бы вполне исправные вагоны, так как только при этом условии, поезд может быть отправлен со станции.

Мы договорились со старшим осматривателем вагонов тов. Васениным, работающим в нашу смену, что они будут осматривать вагоны и устранять в них неисправности во время процесса формирования, при чем, когда это нужно, будем выделять на помощь маневровый паровоз. Так мы поступили, например, 10 января, делая растяжку состава для того, чтобы вагонники могли вставить буферный стержень.

Машинисты маневровых паровозов тт. Опарин и Гаев всегда экономно расходуют время. Зная план работы составителя и состояние путей станции, они учитывают, с какой силой следует толкать вагоны, чтобы они зашли за предельный столбик и в то же время не разбились впереди стоящих отцеп.

Благодаря соблюдению всех этих условий наша составительская бригада успешно справляется с работой в двух районах.

Как видно, в нашей работе нет ничего особенного. Мы просто возобновили метод составителя тов. Ищенко, метод, незаслуженно забытый на нашей дороге. С таким же успехом могут работать другие составительские бригады не только на Свердловск-сортiroвочной, но и на других станциях нашей дороги и в первую очередь в Смычке, в Тюмени, на Свердловск-пассажирской.



## Партийная жизнь

### Командиры ведут агитационную работу

Партийная организация вагонного депо Егоршино многим командирам-коммунистам поручила вести агитационную работу. Мастер автоконтрольного пункта тов. Стриганов, приемщик НКПС тов. Чадерин, мастер Бойнов и другие систематически ведут групповые, индивидуальные беседы, читки газет, выступают с докладами. Они тесно сочетают хозяйственную работу с политической.

Агитация, насыщенная местными примерами, помогает нам решать конкретные задачи. Так, например, мастер тов. Бойнов вел агитацию в бригаде рабочих капитального ремонта и слесарей. Он так поставил свою работу, что рабочие сами активно участвовали в беседе, говорили о передовых людях и критиковали отстающих, советовались, какую нужно оказывать им помощь. Бригады эти к 25 декабря перевыполнили план по капитальному ремонту.

Агитаторы чувствуют большую ответственность за воспитание масс. Они серьезно готовятся к беседам и докладам, стремясь пол-

ностью удовлетворить растущую политическую активность рабочих. Кроме этого, мы регулярно два раза в месяц проводим совещания агитколлектива, намечаем план дальнейшей работы, ставим доклады по повышению политического и культурного уровня агитаторов.

Агитаторы ведут книгу учета своей работы и каждый день информируют секретаря парторганизации. Это дает нам возможность полнее удовлетворять запросы рабочих.

Так, наш агитколлектив помогает хозяйственной и партийной организации депо внедрять передовые методы, разоблачать трюсов, пасующих перед зимними трудностями.

У нас в агитколлективе есть и недостатки. Такие товарищи, как начальник поездных бригад Че- чулин, Ф. М. Сосновских, слабо ведут агитацию. Парторганизация потребовала от этих товарищей большевистской ответственности за порученное им дело.

В. А. КУЗЬМИН.

### Подготовка к ленинским дням

Партийные организации дороги деятельно готовятся к XVII годовщине со дня смерти Владимира Ильича Ленина—величайшего вождя и учителя трудящихся всего мира. Выделены квалифицированные агитаторы, докладчики, подобрана литература.

Бюро партийной организации станции Шартан 9 января провело инструктивное совещание агитаторов. С 11 января они по цехам проводят беседы на тему: «17 лет без Ленина—по ленинскому пути под руководством товарища Сталина». Железнодорожники с большим вниманием слушают беседы агитаторов о жизни и революционной деятельности В. И. Ленина. Стахановцы—сигналист тов. Суханова и весовщик т. Шишкина говорили о том, как в нашей стране под руководством тов. Сталина осуществляются заветы Ленина, о радостной, счастливой жизни народов Совет-

ского Союза. Они призывали рабочих добиться еще лучших показателей на своем участке и помочь нашему государству в дальнейшем укреплении оборонной и экономической мощи родины.

Деятельно готовятся к ленинским дням парторганизации узлов Свердловск-сортировочная и Дружинино. В парткабинетах этих узлов организованы литературные выставки о Ленине. На угольном складе ст. Дружинино лучший агитатор тов. Шестаков 13 января провел первую беседу о 17-й годовщине со дня смерти В. И. Ленина. С 15 января агитаторы проведут беседы и доклады во всех цехах и участках. 21 января здесь состоится торжественное траурное заседание, посвященное памяти Ленина.

Агитаторы паровозного депо Свердловск-сортировочная проведут беседы с рабочими о 17-й годовщине смерти В. И. Ленина.

### Стахановская работа смены диспетчера Москалева

Смена маневрового диспетчера станции Смычка тов. Москалева добились за последние дни значительных результатов работы.

Днем 9 января смена снизила рабочий парк на 313 вагонов, а в ночь на 11 января—на 79. Задание по отправлению поездов в сторону Свердловска было перевыполнено.

В эти дни отлично работали составители тт. Галактионов и Серетин. Первый из них сформировал семь поездов, а второй—10 поездов при том же задании. При чем все поезда были сделаны высококачественно, без брака.

Четко руководил работой дежурный по парку т. Бородин, который обеспечил своевременное отправление поездов. Хорошо работал и маневровый машинист тов. Сенников, перевыполнивший задание по формированию составов.

КАПИНОС — начальник станции.  
ДМИТРИЕВ — секретарь парткома.

### С нулевой утечкой воздуха

Заключая договор на социалистическое соревнование имени XVIII партийной конференции, автоматчики пункта осмотра станции Поклевская тт. Подгородных, Плотников и Андриевский взяли обязательство ни в коем случае не допускать задержек поездов.

Обязательство свое они выполняют. Вот уже несколько дней слесари-автоматчики отправляют больше 90 процент поездов с нулевой утечкой воздуха из автотормозной магистрали.

### СТАХАНОВЦЫ УГЛЕПОДАЧИ

Коллектив рабочих Дружининского склада топлива выполняет обязательства, взятые при вступлении в социалистическое соревнование имени XVIII партконференции.

Впереди идут стахановцы тт. Шейн, Борисов, Менчиков, Спирин. Они перевыполняют производственные задания, в два раза сокращая время, данное на экипировку паровоза. Кроме того, стахановцы разгружают вагон угля в среднем за 1 час 30 мин. вместо 2-х по норме.



Иван Федорович МАЛЬЦЕВ—токарь-стахановец механического цеха паровозного депо Кушва, производственное задание выполняет на 870 процентов.

Фото В. Лежина.

### Улучшают работу

Среди работников технической конторы станции Свердловск-сортировочная развертывается соревнование за улучшение работы.

Смена старшего технического конторщика—комсомолки тов. Ярцевой добились уже в этом соревновании некоторых успехов. Списочки ее смены производят предварительную списку вагонов до формирования поезда. Это дает возможность составителю знать, из каких вагонов формировать поезд, и ускорить процесс обработки документов на готовый состав.

В смене тов. Ярцевой совершенно изжиты отцепки вагонов от готовых поездов в парке отправления по неправильным разметкам. Особенно хорошо работают в смене технический конторщик комсомолка тов. Вахрушева и списочник тов. Денисова.

Всем им за отличную работу начальник станции объявил благодарность с занесением в личное дело.

НОВИКОВ — старший помощник начальника станции.  
Н. ПАТРУШЕВА — секретарь комитета ВЛКСМ ст. Свердловск-сортировочная.

### За лучший паровоз на дороге

Десять с лишним лет я работал на паровозе ЭУ 702-34, наездил свыше 300 тысяч километров без капитального ремонта. Локомотив и сейчас отставлен в запас, как более исправный, он еще несколько лет не потребует ремонта.

Сейчас мне дали новый мощный паровоз. Беру на себя обязательство ухаживать за ним по-папавински, работать по-лунински.

К XVIII партийной конференции добьюсь, чтобы мой красавец-паровоз в результате безаварийной работы, больших кривоносовых скоростей и увеличенного пробега между оточками стал лучшим на дороге.

ЗЫКОВ — машинист II класса депо Камышлов.

### Экономят вагоно-часы

На основе применения метода Белякова 10 января диспетчер Федоров обеспечил выполнение участковой скорости на 115 процентов, сэкономил 350 вагоно-часов. 11 января диспетчер Мало-вицкий дал 100 процентов проследования поездов по графику, участковую скорость выполнил на 116 процентов, сэкономил 342 вагоно-часа.

В этот же день диспетчер Цикарева сэкономила 272 вагоно-часа. В соревновании с машинистом Мироновым, главным кондуктором Максимовым угольный маршрут весом 2064 тонны был проведен по участку с технической скоростью 37 километров.

ХУХЛОВ — начальник Тюменского отделения. ПАРАШЮТИН — заместитель начальника политотдела.

### В БОРЬБЕ СО СТИХИЕЙ

На станции Вагай 8 января был большой снегопад. Комсомольцы узла организовали в этот день массовый выход на снегоборьбу.

На очистке путей, кроме комсомольцев, работали домохозяйки, а также рабочие-путейцы. Вся территория станции была очищена от снега.

Комсомольцы взяли обязательство и впредь организованно выходить на снегоборьбу.

ТРИФОНОВ.

## СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ПРОБЕГ И ОБОРОТ ЛОКОМОТИВА

В первой декаде января среднесуточный пробег локомотива по дороге выполнен на 68 километров меньше, а оборот его—на 5,6 часа больше существующей нормы. О чем свидетельствуют эти две цифры? Они показывают, что локомотив используется у нас на дороге исключительно плохо.

Можно привести многочисленные факты, когда паровозы и электровазы простаивают на контрольных постах в ожидании формируемых поездов или не подошедших вовремя поездов, а на станциях—в ожидании отправления, наконец, на подходах—из-за невозможности попасть на станцию, все пути которой заняты поездами. Только за один день 9 января, например, паровозы депо Кузино простояли на контрольных постах лишние 41 час 30 минут! В течение первых десяти дней работы в новом году, паровозы всех депо дороги неизменно простояли на контрольных постах более 700 часов!

В ночь на 11 января паровоз № 705-42 Тагильского депо простоял на станции Вагонзавод с по-

ездом № 983 в течение 4 час. 38 минут из-за того, что был закрыт прием на станцию Смычка. В это же время на станции Коуровка стоял лишние 4 часа паровоз № 20-2194 депо Свердловск-сортировочная с поездом № 921 из-за неприема станции Кузино.

Если добавить к этому все простои на станциях и на подходах из-за безответственного отношения к делу работников станций и отделений, а также на экипировочных путях и на перегонах по вине самих паровозников, то станет очевидным, что паровозы нашей дороги в эти дни больше стояли, чем двигались, пережигая непроизводительно колоссальное количество драгоценного топлива, принося огромные убытки государству. Исключительно велики простои локомотивов Кузинского, Верхотурского, Тюменского депо и депо Свердловск-сортировочная.

На Свердловском узле особенно безответственно обращаются с паровозом. В подтверждение этого достаточно привести факт хотя бы за

9 января. В 18 часов 05 минут этих суток на станцию Свердловск-пассажирская прибыл с поездом из Егоршино паровоз № 29. Паровозная бригада заявила отдых до 2х часов ночи. Об этом было известно дежурному по Свердловскому отделению тов. Нетребину, который лишь к 7м часам утра затребовал этот паровоз на станцию Шартан. Но, как оказалось, вызов был сделан зря, готовых составов на станции Шартан не было, и паровоз бесцельно простоял до 11 часов утра 10 января. На Свердловском узле егоршинский паровоз в общей сложности потерял 16 часов, тогда как по обороту ему полагалось всего лишь 2 часа 08 минут. Так здесь довольно часто план расходится с действительностью.

Факт безответственного планирования работы паровозов на Свердловском узле можно привести за 10 января. За эти сутки девять паровозов депо Свердловск-сортировочная оказались неиспользованными по тому плану, который составлялся начальником Свердловского отделения тов. Македоновым и начальником паровозного отделения тов. Елохиным и о котором знал начальник станции Свердловск-сорти-

ровочная тов. Иванов. Удивительно то, что планируется одно количество паровозов, якобы необходимых для обеспечения поездной работы, а фактически значительное число их, заправленных, готовых для работы, пережигая уголь, остается в депо. Несуразица, однако, заключается в том, что на самом деле, незатребованные в течение суток паровозы могли быть использованы. В подтверждение этого можно указать хотя бы на то, что на 18 часов отчетных суток на станции Свердловск-сортировочная остались 475 вагонов, не отправленных на Кузино и Дружинино. Из этой группы вагонов были даже сформированы 4 поезда, но не были отправлены. В довершение всего 4 паровоза, из числа запланированных и использованных в работе, простояли за сутки 9—10 января на контрольном посту станции Свердловск-сортировочная более 12 часов в ожидании состава.

Остается добавить к этим фактам, что при малой насыщенности в эти сутки графика движения поездов и при наличии отмены их на станции Свердловск-сортировочная оборот па-

ровоза был превышен по Дружинино на 5,4 часа, а по Кузино—на 4,4 часа. И нет ничего удивительного в том, что в сутки среднесуточный пробег паровозов депо Свердловск-сортировочная был на 80 километров ниже установленной нормы.

Результаты работы первой декады января показывают, что на дороге не выполняется одно из основных требований приказа № 255-Ц—об использовании парка локомотивов.

Нельзя так относиться к локомотиву! Нельзя терпеть излишних, бесцельных, ничем не оправданных простоев, наносящих только ущерб государству. Необходимо привлекать к строгой ответственности тех работников, которые неправильно используют локомотив—эту основную движущую силу железнодорожного транспорта. Командиры и политехнические работники должны твердо помнить указание товарища Л. М. Кагановича о том, что, где горячий парк паровозов приведен в норму, там, и только там, как правило, неуклонно выполняется и график движения поездов.



# ПЕРЕДОВЫЕ СТАХАНОВЦЫ ГОТОВЯТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОДАРКИ

## Начало положено

Мне, как секретарю комсомольского комитета, пришлось разговаривать с членами организации о подготовке производственных подарков XVIII партийной конференции. Комсомольцы высказались единодушно: «Встретим 15 февраля подъемом производительности труда, образцовой работой на ремонте паровозов».

В честь конференции я дал обещание добиться рекордной выработки — 300 процентов к дневному заданию. На другой же день уговорился с бригадиром, чтобы он полностью загрузил меня работой. Рассчитывая выполнить три нормы, получил от него 84 резца, которые надо было напаять.

Приступил к работе. Но если другие, да и сам я ранее, закладывали в горно по одному, самое большое — по два резца, я стал закладывать по три и четыре. Таким образом уже здесь сэкономил на каждом резце по 30—35 минут.

К 2 часам дня весь комплект резцов был напаян. Пришлось заявить бригадирю:

— Нет работы.

Тогда мне дали 26 ключей. Но и ключи были обработаны (припилены по шаблону), сверх ожидания, быстро: за 1 час 50 минут вместо 3 часов.

Опять пришлось просить работу. Получил для заправки 90 сверл. И эту работу выполнил до конца смены.

Задание было выполнено на 856 процентов.

Это мой первый подарок XVIII партийной конференции. Но самым лучшим подарком будет высокопроизводительная работа всех комсомольцев депо. Наши передовики-комсомольцы тт. Холодковская, Герасимов, Дементьев и другие уже добиваются выработки двух, трех и более норм за смену. Это только начало.

**С. ЧАДОВ** — слесарь, секретарь комитета ВЛКСМ.

## Совершенствоваться на деталях

5 января, работая одновременно на пяти токарных станках, я выполнил производственное задание на 1078,2 процента. Эта выработка оказалась рекордной.

Но то, что сделал я, готовя подарок XVIII партийной конференции, при соответствующих условиях усиленно подавляющему большинству наших токарей.

Главное — в организации труда. Сюда я отношу подготовку рабочего места и полную загрузку подходящей работой, а также использование комплекса строго обдуманных и испытанных приемов в работе.

А вот для того, чтобы каждый токарь обладал лучшими приемами и навыками в работе, нужно специализироваться на определенных деталях. Необходимость этого подсказывает сама практика. Например, в день установления рекорда мне была запланирована обработка 100 прокладных конусов

системы Чусова с затратой на каждый из них всего 4,8 минуты. При этом только на прокладных конусах можно было бы дать 700 процентов к норме. Но не имея специальных навыков в их изготовлении, я только на сверление тратил по 5 минут. Это не дало возможности добиться еще большей производительности труда.

Следовательно, нужна специализация на деталях. И соревнование надо организовать не вообще, а с учетом особенностей каждого токаря, его частных, конкретных приемов и навыков.

Я бы желал, чтобы подарком XVIII партийной конференции были не единичные рекорды, а массовые достижения в производительности труда, на основе соревнования, при изменении распорядка нашей работы.

**И. ТАКАНОВ** — токарь депо Н.Тагил.



Иван Александрович МЕЗЕНИН — токарь-стахановец вагонного депо Гороблагодатская работает одновременно на двух станках — токарно-винторезном и строгальном, дает рекордную производительность труда.

Фото В. Лежнина.

## Обязательства выполняю

К суровой зиме 1940/41 года мой паровоз был подготовлен хорошо. Это дало возможность работать бесперебойно, несмотря на морозы.

Вступая в социалистическое соревнование имени XVIII партийной конференции, я взял на себя обязательство работать без брака, экономить угля не менее 2 процентов к норме, ездить на высоких скоростях. Обязательства эти стараюсь выполнять.

Так, 3 января, в софокраградский мороз мне удалось произвести экипировку паровоза за 20 минут, а затем без заезда в депо выехать под поезд. За это начальник дороги объявил мне благодарность, прислав телеграмму.

Первый, правда, скромный подарок XVIII партийной конференции сделан. Буду и дальше добиваться успехов в работе.

**КУСКОВ** — машинист депо Кушва.

## Рекордная производительность

В подарок XVIII партийной конференции стахановцы депо Н.Тагил кузнец т. Старухин и молотобоец т. Зайцев 11 января выполнили свое задание на 813 процентов. В ночь на 12 января работали кузнец тов. Першин с молотобойцем тов. Шияновым. Они дали еще более высокую производительность труда — 1133 процента и заработали 132 рубля. Токарь тов. Саматов выполнил 12 января сменное задание на 1399,6 процента.

Следуя примеру своего брата, токарь Гороблагодатского вагонного депо Владимир Мезенин 11 января на расточке стаханов фрикционных аппаратов автосцепки выполнил задание на 1170 процентов. Токарь тов. Чернышев в этот день дал производительность труда 612 процентов, слесарь тов. Батулин — 350 проц., маляр т. Маран — 601 проц.

## Депо Тюмень сдает свои позиции

За последние дни, когда было резкое похолодание, депо Тюмень ухудшило свою работу, особенно по маневровому парку паровозов.

Характерными в этом отношении были сутки 4 января. Из имеющихся на станции Тюмень четырех маневровых паровозов работали лишь три. Началось с того, что один паровоз с 18 час. до 20 час. 30 мин. стоял из-за ремонта тендерной подвески. Другой паровоз — № 3311 с 22 ч. до 23 ч. 10 мин. простоял в ожидании замены паровой бригады из-за машиниста Зудилкина, которого дежурный по депо Сивков допустил к работе в нетрезвом виде. В 23 часа 10 мин. вместо этого паровоза был дан другой паровоз. Но проработав 50 минут, машинист потушил его, так как перестали качать инжекторы. Бригада же, прибывшая на паровоз № 3311, ввиду сильного парения, отказалась работать. И вот оба паровоза были отправлены в депо для ремонта.

Из ремонта паровоз № 3311 был выпущен снова таким же неисправным. А в 1 час 40 мин. остановился и другой паровоз. В 7 час. 40 мин. его отправили в депо под настенный кран для набора воды, где он простоял до 11 час. 20 мин.

Плохо работал и другой паровоз. Бригада его не смогла довести пар до нужного давления. В результате — при подаче 23 вагонов на товарный двор составом загородили прямо-отправочные пути и задержали у закрытого семафора прибывающий на станцию поезд № 992 на 10 минут.

В общей сложности все четыре маневровых паровоза попеременно находились в ремонте.

Такое положение было не только на станции Тюмень. В этот же день был потушен маневровый паровоз на станции Ялutorовск. Оказались неисправными инжекторы.

В результате плохой работы маневровых паровозов за сутки 4 января была сорвана вся работа как на станции Ялutorовск, так и в Тюмени.

Плохое состояние маневрового парка паровозов объясняется тем, что руководители депо — начальник тов. Вальнер и его заместитель тов. Пургин в эти дни, как и раньше, не интересовались маневровыми паровозами.

**И. МАЗИН.**

## ЗАДЕРЖИВАЮТ ВАГОНЫ С УГЛЕМ

Зачастую на станции Гороблагодатская задерживаются вагоны с углем, идущие на Кушвинский склад топлива. Этим самым затрудняется своевременная экипировка паровозов.

Вот несколько примеров. Прибывшие в Гороблагодатскую 28 декабря 4 вагона с углем простояли двое суток. Еще два вагона простояли здесь с 29 декабря по 1 января.

Начальник станции тов. Орел, видимо, мало заботится о нормальном продвижении поездов.

**В. ШВЕЦОВ** — работник склада топлива.

## За двадцать токарей

В вагонном депо он слыл очень застенчивым и неразговорчивым человеком, но токарем замечательным, первой руки. Никто не помнил случая, чтобы у него забраковали деталь. Выполнить задание только на сто процентов — этого с токарем не случалось. За двенадцать месяцев прошлого года он дал 4,2 годовых нормы, т. е. работал более, чем за четверых.

Поэтому-то к нему, Ивану Мезенину, и обратился начальник депо тов. Кириллов. Он рассказал, что в связи с затянувшимся строительством механический цех не успевает выполнять заказы, нужные непосредственно для ремонта вагонов.

— У нас опустела кладовая. Нет в запасе ни одного буксового вкладыша...

Начальник депо считал, что токари придут на выручку. Надеюсь, что Мезенин, дававший рационализаторские предложения ра-

нее, вновь что-нибудь изобретет.

— Тем более, что начинается соревнование имени XVIII партийной конференции.

— Подумаю, — скромно ответил токарь.

Через три дня он предложил мастеру два простых по конструкции приспособления: шайбу с длинным стержнем для токарного и скобу для строгального станков. В этот же день и шайба, и скоба были изготовлены, а в ночную смену Иван Мезенин уже приступил к работе, пользуясь ими.

По норме на 8 часов токарю даются два вкладыша. У Мезенина бывали случаи, когда он, напрягая все силы, обрабатывал по 8 вкладышей. Теперь же он запросил их 30 штук.

Его обступили токари. Каждому хотелось посмотреть, как он работает, чем кончит. Каждого интересовало, неужели можно перешагнуть тот предел, который устано-

вился и как закон существовал много лет?

А Мезенин сосредоточенно следил за работой резцов. Без рычков и горячки переставлял вкладыши. Закончив одну операцию, брался за другую.

— Может быть тебе мешают зрители? — спросил его Кириллов, показывая на токарей, которые не расходились по домам.

— Пусть смотрят.

Однако, спокойный внешне, Мезенин волновался. Он был уверен, что сработает за 10—15 человек, а волновался. Это было волнение, свойственное всякому человеку, взявшемуся за новое дело.

Приспособления во многом помогли токарю. Оказывалась возможность вставлять по два вкладыша сразу. Сокращалось время на настройку. Скоба, кроме того, давала выверку. Машинное время при этом удлинилось до максимума.

До перерыва половина работы была закончена. Было видно, что выработка перевалит за тысячу процентов.

Но вот соскочил ремень, станок остановился. Потом это повторилось еще раз. За десять минут до окончания смены сломался резец, в запасе другого не было. Пришлось прекратить работу. Из тридцати вкладышей четыре остались с одной незаконченной операцией.

— Эх, если бы не резец!.. — пожалел Мезенин, — уложился бы точно.

Но и сделанного оказалось слишком много; задание было выполнено на 1687 процентов.

— Устал? — спрашивали на другой день Мезенина токари.

— Нет. Работал без особенного напряжения.

— А можно дать больше?

— Можно дать две тысячи процентов.

В ночь на 7 января Мезенин подтвердил это делом. Перекрыв свой первый рекорд, он выполнил задание на 2075 процентов, т. е. сработал за 20 токарей. Таков результат практической сноровки и пытливого ума молодого токаря.

**Л. ХРЕБТОВ.**



Маленький фельетон.

## БАЛЛАДА О ВАГОНЕ

Сборный вагон № 574635 с запасными частями для МТС движется от Свердловска до станции Шалы более месяца. Вагон загрузили. Высок и тяжел — с частями для тракторных станций.

Вагон покачулся и сразу пошел, Пошел... по десяткам инстанций. Как новые сутки, так скорость сильней!

Вагон это чувствовал, слышал И вот через десять—одиннадцать дней

С товарной на главную вышел. А главная линия словно стрела: Вагон покатыл по уклону.

И вот Сортировка его приняла В свое безграничное лоно. И чудо: не более дней десяти

Его в Сортировке держали. Прямою дорогой стальные пути Опять пред вагоном лежали.

Леса возникали в дали голубой, Строгов скалистых кружение... Он шел и качался, доволен

судьбой, А главное—службой движенья. Один перегон и другой перегон— Без всяких таких пересадок,

Но вот для отгрузки отцеплен вагон Ненадолго—дней на десяток.

Потом его снова отправили в путь И все обстояло прекрасно. И кто-то кому-то кричал:

«Не забудь!» А тот отвечал ему: «Ясно, Не будем задерживать. Понятно! Есть!

Сейчас на отгрузку поставим И сразу деньков через пять или шесть

Вагон этот дальше отправим». Счастливы закончился месяц пути; Январь надвигается круто...

Вагон ухитрился за месяц пройти Почти половину маршрута.

И, прямо на редкость, спокоен, как лев, Вагон продвигался, где можно,

Четвертую станцию преодолел, На пятой застрял безнадежно И горько подумал: «А что меня ждет?»

Что завтра свершится со мною?» Но стоит ли думать? Он в Шалы придет

Не позже как ранней весною. Да что там? Успеется! Мы погодим

И тут же, кончая балладу, Мы нашим движением хвалу воздадим

За все их старанья в награду. К. МУРЗИДИ.

Организуем культурное обслуживание железнодорожников

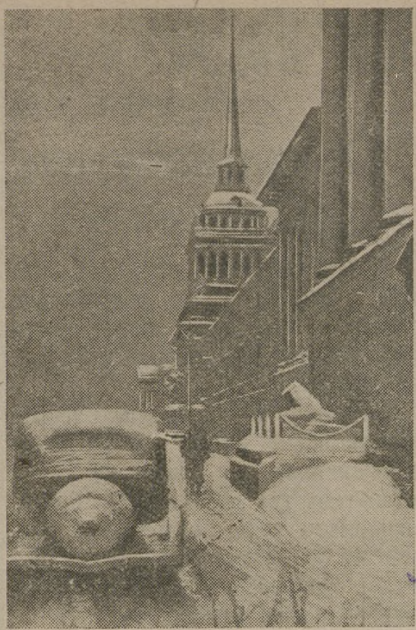
Коллектив гавайского ансамбля Дома культуры имени А. А. Андреева включился в подготовку к XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Участники ансамбля создали специальную агиткультбригаду, которая будет обслуживать железнодорожников на предприятиях. В нее вошли тт. Неуймина и Табаков (исполнители ритмических танцев), Николаев (аккордеон), Цыплатников (гитарист) и другие.

Бригада уже дала несколько концертов на избирательных участках Кагановичского района.

Думается, что самодеятельные кружки и других клубов дороги организуют выступления в цехах, общежитиях, красных уголках, мобилизуя железнодорожников на достойную встречу XVIII партийной конференции.

ДЕМИН — бригадир культурной бригады.



Зима в Ленинграде. У здания бывш. Адмиралтейства. Фото Э. Хайкина и Чертова (Фото ТАСС).

## ВЕЧЕР ФИЗКУЛЬТУРНИКОВ

12 января в Доме культуры имени А. А. Андреева состоялся вечер физкультурников Свердловского узла, посвященный пятилетнему юбилею спортобщества «Локомотив».

Доклад об итогах работы за пять лет сделал председатель дорсовета общества тов. Торопов.

На вечере были премированы и награждены лучшие спортсмены. После деловой части состоялись выступления борцов, боксеров, гимнастов.

## КИНОФЕСТИВАЛЬ

В ознаменование XVIII Всесоюзной партийной конференции на железнодорожном транспорте проводится кинофестиваль. У нас им будут охвачены пункты: Свердловск, Тагил, Богословск, Кузино, Егоршино, Камышлов, Смычка, Свердловск-Сортировочная.

В кинофестивале найдут отражение следующие четыре темы: 1) Партия Ленина—Сталина в произведениях советской кинематографии. 2) Наша великая социалистическая родина. 3) Передовая техника и передовые люди Советского Союза. 4) Борьба за передовый социалистический транспорт. Н. ВОЛЬХИН.

Вагонный мастер тов. Долгих находился в поезде № 1027 и при подходе к станции Верх-Нейвинск обнаружил обрыв триангеля и тормозной колодки у одного из вагонов. Поезду грозила авария. Тов. Долгих стал давать сигналы остановки и, наконец, прибегнул к помощи стоп-крана.

Если учесть всю серьезность обстановки, в которой тов. Долгих предотвратил аварию, он достоин вознаграждения.

ЧЕРЕПАНОВ — партгрупп-орг ст. В. Нейвинск.

Коля Махнев и Гена Разуев, возвращаясь из школы по полотну железной дороги, обнаружили разрыв стыка рельсов с растянутым зазором и лопнувшими болтами с одной стороны. Мальчики немедленно сообщили об этом

бригадир путей, который и устранил неисправность. А. МАЗУНИН.

Старший стрелочник станции Вагай тов. Алексеев особое внимание уделяет содержанию стрелочного хозяйства. Недавно при проверке пути тов. Алексеев заметил вывалившийся кусок рельса размером до 10 сантиметров, о чем немедленно доложил дежурному по станции.

Подойдя к тому времени поезд был принят на другой, исправный путь.

Тов. Алексееву объявлена благодарность. М. ПОГОРЕЛЫЙ — заместитель начальника станции Вагай.

Старший стрелочник станции Кунара тов. Аристархов А. И. обнаружил у одной из стрелок лопнувший сердечник. За честное отношение к своим обязанностям

тов. Аристархову вынесена благодарность. СТЕНИН — начальник станции Кунара.

Старший путевой обходчик Егоршинской дистанции пути Денис Васильевич Подковыркин любовно относится к своему делу. Он бдителен в работе и часто, проходя по линии, обнаруживает дефектные рельсы, предупреждая возможные аварии.

3 января тов. Подковыркин вышел из Егоршино по направлению к Свердловску с проверкой состояния пути. На одном из перегонов в кривой, он обнаружил лопнувший рельс. Сразу же сообщил об этом бригадир путей и дорожному мастеру, а сам приступил к ограждению опасного места.

Проходивший в это время по участку пассажирский поезд был пропущен с минимальной скоростью. Д.

Необходимость и своевременность такого приказа очевидны. Это одна из действенных мер в борьбе с бракоделами, наносящими громадный ущерб государству. Н. ИКАНИН — начальник юридической группы при начальнике дороги.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

## Пятилетие общества „Локомотив“

12 января исполнилось пять лет со дня создания добровольного спортивного общества «Локомотив». На нашей дороге общество имеет 93 коллектива, которые объединяют 2716 человек. Секционной работой общества охвачено 2993 человека, из них 125 лучшим спортсменам, показавшим хорошие результаты в соревнованиях, присвоены всесоюзные разряды.

За пять лет у нас зарегистрировано по отдельным видам спорта 89 рекордов. Наибольшее количество их принадлежит старейшим членам общества тт. Яновскому, Марусе Смирных (Свердловск), Бешенцеву (Тюмень), Секериной (Камышлов) и другим.

2539 спортсменов — членов спортобщества — в течение пяти лет принимали участие в различных соревнованиях по лыжам, легкой атлетике, футболу, хоккею и другим видам спорта. С большим успехом выступают в соревнованиях физкультурники железнодорожники станции Тюмень, которые в 1940 году заняли первые места на городских соревнованиях. Прекрасных лыжников воспитала лыжная секция Тагила (руководитель секции т. Надеин).

Чемпионка нашей дороги, лучшая лыжница тов. Секерина выросла в лыжной секции ст. Камышлов, которой руководил тов. Лебедев. Член общества «Локомотив» грузчик станции Тавда тов. Серебренников подготовил хорошую группу акробатов. Лучших борцов ж. д. Востока и Дальнего Востока подготовила Свердловская секция борьбы (тт. Аверин, Черников, Сиваков, Бессонов, Кулышев и другие).

Хоккейные команды Свердловска в течение трех лет подряд выигрывали звание чемпиона дорог Востока и Дальнего Востока. Блестящих успехов добилась, систематически тренируясь, женская хоккейная команда Свердловского отделения. Она три года подряд выигрывала звание чемпиона Свердловска и Свердловской области, а в прошлом зимнем сезоне одержала победу над одной из сильнейших команд — спортобщества «Локомотив Центра».

Кроме специальных спортивных соревнований, железнодорожная молодежь принимала активное участие в массовых физкультурных мероприятиях — кроссах, играх, гранатометании, проводимых, главным образом, в летний период. В 1938 году в них приняли участие 9831 человек, а в прошлом году — 14136 человек.

За пять лет было подготовлено 3069 значкистов ГТО. Задание по ГТО в 1939 году было выполнено на 120 проц., в 1940 году — на 103 процента. Из года в год передовым является Тюменский районный совет общества (председатель т. Яковлев). Здесь раньше других были выполнены государственные задания по ГТО в 1939 году — на 145 процентов и в 1940 году — на 114 процентов.

Кроме того, в прошлом году, на отделении подготовлено 146 значкистов БГТО, а 6 человек полностью сдали нормы на значок ГТО II степени.

Физкультурники — члены спортобщества «Локомотив Востока» систематически принимают активное участие во всех политико-массовых мероприятиях. Только 149 пених, лыжных и велосипедных соревнований было проведено за период существования общества. 2952 их участника агитировали за кандидатов блока коммунистов и беспартийных при выборах в Советы, разъясняли Конституцию и Положение о выборах, несли рапорты передовых предприятий ко Дню железнодорожника, проверяли выполнение приказов наркома и т. д.

Отмечая свой славный юбилей, физкультурные организации дороги имени Л. М. Кагановича должны закрепить достигнутые успехи, развивать оборонно-физкультурную работу на полевых станциях, укреплять низовые коллективы физкультур.

В. УЛЬЯНОВ — инструктор дорсовета общества «Локомотив Востока».

Распоряжение о производстве вычета может быть сделано в течение месяца со дня обнаружения причиненного работником ущерба.

Вычет может производиться по истечении 7 дней после объявления тому или иному работнику распоряжения о вычете.

В течение этого срока работнику предоставляется право обжаловать распоряжение хозяйственного о вычете в рабочую конфликтную комиссию, а в надлежащих случаях в народный суд. Производство вычета приостанавливается до разрешения вопроса в первой инстанции.

Учитывая то, что отдельные командиры подчас попустительствуют бракоделам, заместитель начальника дороги тов. Закатов своим приказом от 9 января 1941 года обязал хозяйственников привлекать бракоделов к материальной ответственности, передавать материал на них товарищескому суду, а если это потребуется, — и в следственные органы.

Необходимость и своевременность такого приказа очевидны. Это одна из действенных мер в борьбе с бракоделами, наносящими громадный ущерб государству.

Н. ИКАНИН — начальник юридической группы при начальнике дороги.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

Адрес редакции: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. Телефоны: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.

Типография изд-ва «Путевка», ул. Челюскинцев, № 11. Зака № 131. НС—68-05. Тираж 12000.

## Беспощадно бороться с бракоделами

Статья 131 Сталинской Конституции обязывает каждого гражданина СССР беречь и укреплять общественную, социалистическую собственность, как священную и неприкосновенную основу советского строя, как источник богатства и могущества родины, как источник зажиточной и культурной жизни трудящихся.

Советский народ бережет социалистическую собственность, приумножает богатства своей страны, укрепляет ее могущество.

Каждый, кто честно относится к труду, не забывает своей обязанности перед государством, обязанно-

сти, изложенной в статье 131 Сталинской Конституции. Но дезорганизаторы производства и бракоделы забывают об этом. Нарушения технологического процесса, брак в работе приносят государству немалый материальный ущерб.

В декабре прошлого года по вине главных кондукторов, дежурных по станции, стрелочников, вследствие грубого нарушения Правил технической эксплуатации на дороге было несколько случаев аварии.

Командиры применяли к бракоделам меры взыскания в виде замечаний и выговоров. Но выговора неоднократно повторялись, а брак от этого не уменьшался. Между тем в отдельных случаях следовало поступать более решительно, в полную меру использовать силу закона.

В известном постановлении ЦИК и СНК СССР от 12/VI—29 года «Об имущественной ответственности рабочих и служащих за ущерб, причиненный ими предприятию» говорится, что рабочие и служащие несут имущественную ответственность за причиненный при исполнении служебных обязанностей ущерб в размере действительного ущерба, но не свыше одной трети своей тарифной ставки, если ущерб вызван небрежностью в работе или нарушением закона, правил внутреннего распорядка, специальных инструкций и распоряжений.

Такую ответственность рабочие или служащие несут в случаях, когда по их вине произошла порча, уничтожение или утрата материалов или изделий, а также орудий производства и иного имущества, кроме имущества, выданного в пользование рабочему или служащему (спецодежда, инструмент).

Возмещение ущерба в указанных случаях производится по распоряжению командира путем вычета из зарплаты работника, причинившего ущерб.

Распоряжение о производстве вычета может быть сделано в течение месяца со дня обнаружения причиненного работником ущерба.

Вычет может производиться по истечении 7 дней после объявления тому или иному работнику распоряжения о вычете.

В течение этого срока работнику предоставляется право обжаловать распоряжение хозяйственного о вычете в рабочую конфликтную комиссию, а в надлежащих случаях в народный суд. Производство вычета приостанавливается до разрешения вопроса в первой инстанции.

Учитывая то, что отдельные командиры подчас попустительствуют бракоделам, заместитель начальника дороги тов. Закатов своим приказом от 9 января 1941 года обязал хозяйственников привлекать бракоделов к материальной ответственности, передавать материал на них товарищескому суду, а если это потребуется, — и в следственные органы.

Необходимость и своевременность такого приказа очевидны. Это одна из действенных мер в борьбе с бракоделами, наносящими громадный ущерб государству.

Н. ИКАНИН — начальник юридической группы при начальнике дороги.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

Адрес редакции: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. Телефоны: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.

Типография изд-ва «Путевка», ул. Челюскинцев, № 11. Зака № 131. НС—68-05. Тираж 12000.