

ПУТЕВКА

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

№ 91 (2084)

Четверг, 25 сентября 1941 г.

Год издания 8-й

Газета выходит по вторникам, четвергам и субботам

Цена 10 коп.

Движению поездов — военные темпы

Организации движения поездов сейчас должно быть уделено максимум внимания. От того, насколько быстро продвигаются поезда, насколько слаженно действует конвейер железнодорожного транспорта, зависит связь фронта и тыла, зависит успех в борьбе нашей доблестной Красной Армии с озверевшим фашизмом.

Коллектив нашей дороги, готовя сейчас к работе в зимних условиях, проявляет творческую инициативу и сметку, распространяя стахановские методы труда, добился на целом ряде участков больших успехов. Среди ведущих профессий широко внедряется метод Лунина. Прочное место в производственной работе завоевала инициатива железнодорожников узла имени Л. М. Кагановича Северо-Донецкой дороги по подготовке своими силами каждого хозяйства к зиме. Развертывается на дороге хозяйственная инициатива по использованию резервов и внутренних ресурсов. Диспетчерский коллектив широко применяет метод тов. Белякова.

Диспетчер Кузинского отделения тов. Саутин, работая по методу Белякова, экономя вагоны, организует четкое продвижение всего грузопотока, обеспечивая отправку и проследование поездов по расписанию. Хорошо работает диспетчер Камышевского отделения тов. Миронов.

Диспетчеры Егоршинского отделения тт. Пантелеев, Даньшина, Вяткина и др., оказывая практическую помощь линейным станциям, организуют социалистическое соревнование за стопроцентный развоз местного груза, за нулевой остаток под выгрузкой, своевременное отправление и проследование поездов по расписанию. Это дало возможность многим станциям Егоршинского отделения досрочно выполнить кварталный план.

Хорошо работает коллектив ст. Лобва под руководством начальника станции тов. Суслопарова, награжденной медалью «За трудовое отличие». Этот коллектив, хорошо обеспечивая продвижение поездов, полностью подготовил свое хозяйство к работе в зимних условиях и первый на дороге получил аттестат отличника подготовки к зиме.

Много примеров положительной работы имеют отдельные люди и целые коллективы, связанные с движением поездов на нашей дороге. Однако общее положение с продвижением поездов и с руководством работой решающих узлов и отделений на дороге крайне неудовлетворительное. Бывший начальник службы движения Хведченя не оказался на уровне задач военного времени. Плохо руководит Свердловским отделением тов. Македонов, Тагильским — тов. Аристов и станцией Свердловск-Сортировочная тов. Иванов. Эти руководители все еще не поняли, что неудовлетворительно работать в условиях военного времени, — это преступление перед родиной.

Каждый железнодорожник должен проникнуться чувством ответственности за обеспечение нерушимой связи фронта и тыла. Решительно отказавшись от благодушия, беспечности и настроений мирного строительства, коллектив нашей дороги с удвоенной энергией должен пойти на борьбу за улучшение поездного положения на дороге. В продвижении поездов должны быть обеспечены военные темпы.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 24 сентября)

В течение 24 сентября наши войска вели бои с противником на всем фронте.

За 22 сентября в воздушных боях и на аэродромах противника уничтожено 75 немецких самолетов. Наши потери — 28 самолетов.

В Финском заливе нашими торпедными катерами потоплен транспорт противника.

ФАШИСТСКАЯ БРЕХНЯ О СОВЕТСКИХ ПОТЕРЯХ

Гитлеровцы, увлекшись лживыми измышлениями, до того заврались, что вовсе перестали сводить концы с концами.

В первых числах сентября Германское информационное бюро изумило весь мир тем, что одним взмахом пера «уничтожило» весь морской флот СССР. Забыв об этом, немецкое командование в сводке за 22 сентября сообщило: «Германская авиация вчера особенно успешно производила свои атаки против советского флота», при этом якобы потоплены «один крейсер, два эсминца, один линкор и 9 пароходов общим водоизмещением примерно в 25 тысяч тонн. Еще два военных корабля и два парохода были подожжены».

Таким образом, гитлеровские пустобрехи ухитрились вторично «потопить» корабли флота, уже раз потопленные ими в своих чернильницах. «Врет, себя не помнит», — говорят русская пословица. Так получилось и с гитлеровской брехней. Незачем говорить о том, что никаких «кораблей советского флота» гитлеровцы не топили и советских пароходов не сожгли. Дело сложилось как раз наоборот: за последнее время советские моряки потопили 14 немецких транспортов и кораблей, один финский броненосец, повреждены и выведены из строя 10 немецких транспортов и миноносцев.

То же самое следует сказать и о другой фашистской брехне, согласно которой одна танковая дивизия гитлеровцев уничтожила будто бы под Ленинградом 302 советских танка. На самом деле никаких 302 советских танков ни

ЕГОРШИНО (по телеграфу от нашего корр.). Коллективу промышленного цеха депо Егоршино вручен аттестат отличника готовности к зиме. Готовясь к зиме, коллектив цеха под руководством мастера тов. Таран добился больших успехов. Процент больных паровозов стал ниже нормы, изжит брак, паровозы из промывки стали выходить раньше положенного времени. Рабочие своими силами образцово подготовили цех к зиме.

Аттестаты готовности к зиме вручены также лучшим слесарям этого цеха тт. Шангину, Соколову, Перемыкину, Голикову и Абакумову.

Сейчас во всех цехах паровозного депо широко развернулось соревнование за право получения аттестата отличника.

Первым среди коллективов станций дороги аттестат отличника готовности к зиме получил кол-

лектив станции Лобва (начальник станции тов. Суслопарова). Здесь подготовлены своими силами здания, стрелочное хозяйство, подездные пути и фронты погрузки. Работники станции сдали испытания по Правилам технической эксплуатации и ПВХО на «хорошо» и «отлично».

Руководство дороги послало телеграмму, где отмечается инициатива работников этой станции по отличной подготовке к зиме.

под Ленинградом, ни в каком-либо другом месте гитлеровцы «наднях» не уничтожали.

На одном из участков Южного направления фронта наши части нанесли крупное поражение войскам противника. В ожесточенных боях фашисты потеряли до 1500 солдат и офицеров убитыми и не менее 4 тысяч ранеными. Уничтожено и частично захвачено 20 немецких орудий, 70 станковых и ручных пулеметов, много минометов, винтовок, снарядов, патронов и другого вооружения противника.

Группа наших самолетов 21 сентября уничтожила на подступах к Ленинграду 22 автомашины с легкой противника, 8 танков, 7 орудий зенитной артиллерии и несколько цистерн с бензином. Другая группа самолетов атаковала немецкий аэродром. В результате налета уничтожено на земле 15 «Мессерингтов-109» и сбито в воздушном бою 6 вражеских самолетов. Во время атаки на 2 других аэродрома противника повреждено и выведено из строя 10 немецких самолетов.

В пятидневном непрерывном бою батальон моряков Северного флота под командованием капитана Старовойтова уничтожил на одном участке Северо-Западного направления фронта свыше 700 немецких солдат. Моряки захватили 20 пулеметов, несколько минометов и большое количество ручных гранат.

На другом участке Северо-Западного направления фронта артиллеристы-зенитчики батареи лейтенанта Хендрикова расстреляли взвод фашистских автоматов и уничтожили два полковых немецких орудия. Один наш стрелковый полк отразил многочисленные атаки белофиннов и нанес противнику большой урон. Убито и ранено до 300 вражеских солдат и офицеров. Огнем артиллерии и авиации уничтожено на переправе 30 белофинских автомашин и три танка.

Партизанское движение в Минской области с каждым днем принимает все более широкий размах. По неполным данным за два с половиной месяца германская армия от ударов партизан Минской области потеряла убитыми и ранеными свыше 2500 солдат и офицеров. Партизаны разгромили три немецких штаба, разрушили 112 мостов, уничтожили 39 танков, 12 бронемашин, 22 немецких самолета, около 400 грузовых и 45 легковых автомобилей, более 200 мотоциклов и 450 велосипедов, до 200 повозок и захватили более 200 лошадей.

Бойцы партизанских отрядов взорвали или сожгли 8 складов и 15 автоколонн с боеприпасами, 75 цистерн с горючим, 47 обозов с продовольствием, армейским имуществом и снаряжением. В боях с фашистами выведены из строя или захвачены 27 орудий, 98 ручных и станковых пулеметов и около 40 минометов. В 47 пунктах полностью разрушены линии связи.

В течение августа и сентября немцы посылали 4 крупных карательных экспедиции против партизан Минской области. Все эти фашистские экспедиции, сами понеся большие потери от партизан, не дали никаких результатов. В сентябре партизаны захватили четырехмоторный транспортный самолет, совершивший вынужденную посадку. На самолете было 20 ящиков с измерительной аппаратурой для артиллерии. Уничтожив самолет, партизаны закопали в лесу весь ценный груз. Ночью в середине сентября отряд совершил налет на немецкую автоколонну, двигавшуюся под усиленной охраной к г. Б. Более 75 фашистов были перебиты, остальные бежали. Партизаны взорвали 21 автомашину со снарядами и ручными гранатами. Партизанский отряд тов. С. наднях пустил под откос два немецких воинских эшелона.

ТЕПЛЫЕ ВЕЩИ — ДЛЯ ФРОНТА!

КРОВНОЕ ДЕЛО КАЖДОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Железнодорожники узлов Свердловск-пассажирская и Свердловск-Сортировочная передали для отправки на фронт 3049 теплых вещей и белья. Сдано 23 полушубка, 6 борчаток, 60 пар ватных брюк и курток, 21 пальто, 35 шинелей, 127 овчин, 48 пар валенок, 338 шапок, сотни пар белья, рукавиц, носков и других вещей.

С большим подъемом проходит сбор теплых вещей в Свердловской конторе треста Трансторгпит. Здесь партийная и профсоюзная организация широко развернула массово-политическую работу за всемерную помощь фронту. Каждый рабочий и служащий считает своим долгом передать для героев-фронтовиков две — три и более вещи. Пример заботы о бойцах Красной Армии показывают коммунисты.

Секретарь парторганизации т. Колесников передал шинель и шерстяное одеяло; председатель местного комитета тов. Е. Я. Самохвалова — полушубок, зимнюю спортивную куртку и шлем; бухгалтер столовой тов. Н. И. Свинына — шерстяное одеяло, отрез материала на гимнастерку, наволочки и теплые портянки из ватина; повар столовой № 8 тов. Самохина — борчатку; тов. А. П. Евсеев — полушубок и комбинезон. Всего собрано 419 вещей, в том числе: 5 полушубков, борчатка, 3 шинели, 15 одеял, 9 ватных фуфаяк и брюк, 8 разных мехов, 21 теплая рубашка, 29 пар теплого белья.

Высокое патристическое чувство проявил кладовщик тов. Поляков. Он отдал для бойцов полушубок, ватные фуфайку и брюки.

— Оденем наших бойцов, чтобы они, чувствуя нашу заботу, беспощадно громили фашистов, — заявил он.

436 теплых вещей собрали для бойцов Красной Армии вагонники Свердловского участка. Поездные вагонные мастера-передовики отдали для фронта лучшие вещи: тов. Н. П. Пенев — двухстороннюю меховую борчатку, тов. П. А. Сухогузов — валенки, тов. А. И. Попов — две выделанных овчины. Электромонтер тов. Т. В. Опари-на передала валенки и шерстяные варежки, тов. Наговицин — ватное одеяло, шапку-ушанку и теплую рубашку.

Сбор теплых вещей продолжается. Задача партийных и профсоюзных организаций, всех свердловских железнодорожников, по примеру передовых людей, быстрее и больше собрать теплых вещей высокого качества для бойцов героической Красной Армии. Это — кровное дело каждого железнодорожника.

Г. ЮРИН.

ПОМОГАЮТ КРАСНОЙ АРМИИ

Железнодорожники станции Тавда принимают активное участие в сборе теплых вещей для Красной Армии. Дежурный по станции тов. Сулов принес для отправки на фронт шерстяной свитер, тов. Жидкова — джемпер, тов. Мальшинов — ватную телогрейку, домохозяйки тт. Филиппова и Маслакова — теплые носки. Кроме этих вещей собраны рукавицы, теплое белье, три невыделанных овчины.

Множить ряды водителей тяжеловесных поездов

Машинисты — тяжеловесники депо Тюмень обратились к машинистам Ишимского отделения Омской дороги со следующим письмом:

«Дорогие товарищи! Грозные суровые дни переживает наша родина; война с фашистской бандой убийц, насильников, грабителей требует мобилизации всех сил и средств советского народа. В условиях Отечественной войны важное значение приобретает вождение тяжеловесных поездов, которое ускоряет перевозку грузов для фронта, позволяет с наибольшей эффективностью использовать подвижной состав вагонов и паровозов, сократить расход топлива и других материалов.

Передовые машинисты нашего депо тт. Рябов, Епифанов, братья

★
Письмо машинистов Тюменского депо машинистам депо Ишим Омской дороги

★
Жебутинские, Куликов, Казаков, Конколович, Залесский и другие постоянно водят тяжеловесные поезда до 2500 тонн, перевыполняют техническую скорость и экономят топливо. Примеру этих товарищей следуют и другие машинисты нашего депо.

Чтобы не нарушать общего потока тяжеловесных поездов, пригласить и продвигать их дальше, мы призываем Вас, товарищи машинисты депо Ишим, приводить на станцию Вагай и увозить со станции тяжеловесные поезда.

Сейчас в военное время каждый машинист должен стать тяжеловесником, лунинцем, работающим без межпоездного ремонта.

Мы уверены, что все машинисты Ишимского отделения будут водить тяжеловесные поезда и надемся, что руководители Ишимского отделения и дороги поддержат инициативу машинистов тяжеловесников, сделают все необходимое для того, чтобы повседневно множить ряды водителей тяжеловесных поездов.

По поручению машинистов тяжеловесников депо Тюмень письмо подписали машинисты: Залесский, Чернышев, Леванов, Пономарев, Маклаков, Бердников, Окунев, Перминов, Иванов, Ческидов, начальник депо Пургин, секретарь партбюро Асямов.

По-боевому, ни дня не медля, готовиться к зиме!

ШИРЕ РАСПРОСТРАНЯТЬ СТАХАНОВСКИЙ ОПЫТ

Мастера безотцепочного ремонта вагонов

Поезд подходил к станции. Не успел он остановиться, как со всех сторон его окружили осматривающие вагоны и слесари. Раздался стук молотков, ляг ключей. У одного из вагонов группа слесарей начала быстро прилаживать домкраты. Другие рабочие подавали колесную пару. Через некоторое время ее установили на место неисправной.

— Хорошо, — с удивлением сказал старший осмотрщик тов. Торбеев, — и на сей раз мы не отстаем от паровозников, успели сменить колесную пару пока менялся локомотив.

Уже в военное время работники Тюменского вагонного участка отлично овладели скоростными методами и выполняют сложнейшие работы без отцепки вагонов от поездов. Например, 17 сентября сменили подшипники у двух вагонов за 15 мин. Хорошо овладели и сменой колесных пар. Эта работа теперь продлевается за 15—20 минут, что значительно быстрее установленной нормы. Таким образом только на одной этой операции участок сэкономил около 500 вагоночасов.

Все осмотрщики и слесари участка соревнуются на быстрейшее овладение скоростными методами. Первенство сейчас принадлежит смене тов. Костиненко, но от нее не отстает смена старшего осмотрщика тов. Маркова. Обе они добиваются успеха тем, что тщательно готовятся к встрече каждого вагона, меняют без отцепки вагоны буксы, колесные пары, упругие приборы, фрикционные аппараты, аппаратные стружки, подрессорные и надпрессорные бруссы. В этих сменах хорошо работают тт. Андронников, Растигаев, Дистанов, Люлин, Романов, Шаламов, Степанов, Горев, Новиков.

В июне, июле и августе было много вагонов отремонтировано скоростным методом. Редкий вагон подается сейчас на ремонтные пути.

И. ВЫЛЕЖАНИН — инструктор буксосмазочного хозяйства Тюменского вагонного участка.

ОБМЕН СТАХАНОВСКИМ ОПЫТОМ

На днях в вагоне технической пропаганды на станции Тюмень состоялась беседа среди путейских рабочих о готовности дистанции к зиме и о стахановских методах работы в зимних условиях. На беседе присутствовало более 50 человек.

С рассказом об опыте своей работы выступил дорожный мастер тов. Васев. Околоток, который принял тов. Васев, считался аварийным. Несколько лет назад состояние околотка оценивалось более, чем в 300 баллов. Тов. Васев не испугался трудностей. Полунински ухаживая за своими километрами, он привел их в отличное состояние. В течение ряда лет на околотке не производился ни капитальный, ни средний ремонт. Однако, благодаря умелому содержанию пути, на только что произведенной проверке околоток получил оценку в 4 балла, а некоторые отделения имеют оценку 1 балл.

Как тов. Васев достиг отличного состояния своего околотка? Хорошее знание и любовное отношение к порученному делу, требовательность к себе и к своим подчиненным, четкое планирование в работе и умелая расстановка сил, — вот то главное, что обеспечило успех.

Все рабочие околотка соревнуются между собой. Договоры на социалистическое соревнование про-

веряются раз в месяц, результаты обсуждаются на производственном совещании. Регулярно проводится техническая учеба.

Околоток к зиме полностью подготовился. Путьобходчики тт. Н. Федотов, Д. Веников, С. Сафонов, Т. Букина — первые кандидаты на получение аттестата готовности к зиме.

На совещании выступила лучшая путьобходчица дистанции пути тов. Оборина. Свой обход она всегда содержит в отличном состоянии. Работая по-лунински, она прекрасно овладела методом обнаруживания дефектных рельсов.

Тов. Оборина соревнуется с путьобходчиком тов. Кареевым. Проверка социалистического договора показала, что путьобходчики полностью выполнили свои обязательства. За образцовое содержание пути на своем обходе тов. Оборина награждена наркомом двумя именными часами.

Бригадир тов. Ярлов рассказал о своем опыте, как он добился высокого балла на своем отделении. Свое отделение он содержит на этом уровне уже ряд лет.

После беседы были продемонстрированы кинофильмы «На боевом пути», «Угон пути» и фронтовые эпизоды.

Н. ВОЛЬХИН — инструктор политотдела дороги.

Обеспечим дружную, слаженную работу

Я, как патриот нашей великой социалистической родины, не могу быть безучастным в подеме работы железнодорожного транспорта и беру на себя конкретное обязательство: в дни великой Отечественной войны работать по-военному, по методу тов. Белякова.

Работа по методу знатного диспетчера тов. Белякова — это значит стопроцентное продвижение поездов по наркомовскому графику, не только выполнение, но и перевыполнение плана погрузки и выгрузки, максимальная экономия вагоночасов.

При вступлении на каждое сменное дежурство я обязуюсь заключать договоры с дежурными решающих станций отделения —

Ощениково, Поклевская, Камышлов и поездными бригадами — машинистами, кондукторами, вагонными мастерами. Это даст возможность последним получить от меня «зеленую улицу», а для меня устранит задержки поездов в пути следования по вине поездных бригад, увеличит экономию вагоночасов за каждое дежурство. Призываю последовать моему примеру остальных диспетчеров Камышловского отделения. Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии, поэтому он и должен работать по-военному.

МЕНЬШЕНИН — диспетчер Камышловского отделения движения, награжденный значком «Ударнику сталинского призыва».



Дежурный по разъезду Еланский тов. А. Н. КУЗНЕЦОВ. Работает по-стахановски, добивается перевыполнения основных производственных измерителей.

Фото В. Лежнина.

ЗА ОТЛИЧНЫЕ КИЛОМЕТРЫ

Бригадир 2 отделения 5 околотка тов. Агафонов первый на Верхотурской дистанции пути организовал текущий ремонт пути по методу суфляжа и добился хороших результатов.

Работа в бригаде строится комплексно: каждый рабочий выполняет один определенный вид труда. Бригадир с уровнем и шаблоном в руках определяет объем ремонта, следит за качеством работы. Один рабочий отрывает концы шпала, поднимает рельс и шпалы домкратом; второй — совком подает песок для суфляжной лопаты; третий — суфляжной лопатой подсыпает песок под шпалу; четвертый выравнивает балластную призму после ремонта и заправляет бровки. Такая расстановка сил намного повысила производительность труда. Бригада систематически выполняет по 3—4 нормы в день.

Работая суфляжем, бригада тов. Агафонова в десятки раз улучшила качество содержания пути, снизив балл с 230 до 16. Не останавливаясь на этом, бригада борется за отличные километры, за нулевой балл.

Свой опыт работы тов. Агафонов передал всем бригадирам 5 околотка, которые сейчас также ремонтируют путь по методу суфляжа.

Г. СЕРГЕЕВ.

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

Свердловский железнодорожный строительный техникум
В связи с открытием при нем электротехнического отделения
Объявляет дополнительный набор
НА I И II КУРСЫ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ.

Лица, окончившие 7 классов, принимаются на 1-й курс без испытаний. На второй курс принимаются без испытаний лица, окончившие полную среднюю школу, а лица, не окончившие полной средней школы, — с испытаниями в объеме первого курса техникума.

Срок обучения 3 года. Прием заявлений до 10 октября. Принятые с отметками 2/3 «отлично» и 1/3 «хорошо» зачисляются на стипендию.

Общешитие не предоставляется. Живущие в пригородной зоне обеспечиваются бесплатными железнодорожными билетами на общих основаниях.

Адрес техникума: Свердловск, ВТУЗГОРОДОК, здание Автодорожного техникума, 1-й этаж комната № 9.

Прием заявлений ежедневно с 12 до 8 час. вечера.

Начальник техникума **ХАРИТИНИЧ.**

Будем работать зимой лучше, чем летом

В зимних условиях паровозные бригады сталкиваются в своей работе с трудностями. Но суровая уральская зима страшна только тем паровозникам, которых холода и бураны застают врасплох. Опыт показывает, что крепкая, спаянная паровозная бригада, которая во время подготовилась к зиме, не только не снижает показателей своей работы с наступлением холодов, но и может улучшить их.

В октябре прошлого года я получил паровоз ФД. Этот паровоз пользовался в депо плохой славой, считался отстающим по всем показателям. В мою бригаду вошли молодые железнодорожники, только что вернувшиеся из Красной Армии — помощник машиниста тов. Пудовкин и кочегар тов. Балахонцев.

Руководство депо поставило перед нами задачу привести паровоз в отличное состояние, доказать, что нет плохих машин, что все дело зависит только от людей.

Осмотрев паровоз, мы прежде всего тщательно утеплили все части, подвергающиеся промерзанию в зимнее время, маслопровода, будку. Попутно были ликвидированы все неисправности, произведен нужный ремонт.

Перед бригадой встал задача сохранить паровоз в таком отличном состоянии в течение всей зимы. Опытные машинисты знают, что этого можно добиться только в том случае, когда бригада не откладывает ремонта до прихода в депо, а производит его немедленно. Главное — не затягивать ремонта даже мелких неисправностей. Ремонт, на который вначале потребовались бы минуты, потом потребует часы.

Ликвидировав все неисправности своими силами, члены моей бригады за зиму приобрели навыки высококвалифицированных слесарей. Помощник машиниста тов. Пудовкин сдал пробу по 5 разряду, кочегар тов. Балахонцев — на 4 разряд. Обучать людей слесарному делу мне было не трудно, так как я уже давно слесарь 7 разряда.

К весне наш паровоз вышел в передовые по депо, бригада получила переходящую звезду за хорошие показатели в работе. Тщательное утепление паровоза позволило нам даже в самые холодные зимние месяцы экономить по 10 тонн угля и смазочные материалы. Работая на хозрасчете, бригада паровоза имела ежемесячную

экономия. Научившись экономить уголь зимой, бригада в летние месяцы довела экономию угля до 20 тонн. В августе мы сэкономили 21 тонну.

В борьбе с зимними трудностями члены моей бригады закались и приобрели богатый опыт. Тов. Пудовкин сдал экзамен на машиниста, кочегар тов. Балахонцев занял место помощника.

Предстоящую зиму мы встречаем в грозных условиях великой Отечественной войны. Чувствуя особую ответственность за свои локомотивы, машинисты депо прилагают все силы к тому, чтобы в холода работать не хуже, а лучше, чем летом. А это вполне достижимо при хорошей подготовке.

Нынче мы начали готовиться к зиме значительно раньше, чем в прошлые годы. Своими силами, из своих материалов бригады утепляют паровозы, производят ремонт, проверяют каждую деталь. Молодые машинисты тт. Нестеров, Горошко, Любимов идут впереди этого замечательного движения. Их паровозы к зиме уже полностью готовы.

Н. Е. УТРОБИН — заместитель начальника депо Свердловск-Сортировочная.