

ПУТЕВКА

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

№ 138 (2131) Вторник, 30 декабря 1941 г. Год издания 9-й Цена 10 коп.

Трофеи войск Калининского фронта за период с 17 по 27 декабря

В боях с немецкими оккупантами войсками Калининского фронта с 17 по 27 декабря ЗАХВАЧЕНЫ следующие трофеи: танков и танкеток — 103, бронемашин — 6, орудий разного калибра — 180, пулеметов — 267, автоматов — 135, минометов — 86, огнеметов

— 6, винтовок — 659, автомашин — 1323, мотоциклов — 348, велосипедов — 213, самолетов — 8, радиостанций — 6, повозок — 115, лошадей — 130, снарядов — 12200, мин разного калибра — свыше 8.300, винтовочных патронов — 778.480, гранат — 1270 и другое военное имущество.

За этот же период УНИЧТОЖЕНО 38 танков, до 20 орудий, 75 пулеметов, 400 автомашин, 23 мотоцикла, 295 повозок с грузом и другое военное снаряжение. Освобождено от немецких оккупантов 332 населенных пункта. **СОВИНФОРМБЮРО.**

Всемерно использовать внутренние ресурсы

Война требует огромного напряжения сил. Побеждать — это значит всемерно увеличивать свое экономическое могущество, используя для этого все производственные резервы и материальные ресурсы. Поэтому перед нами стоит конкретная задача: освободить промышленность от транспортных заказов, предоставить ей возможность работать исключительно на оборону страны.

Железнодорожники нашей дороги за время войны уже накопили некоторый опыт в использовании местных ресурсов. Передовые предприятия дороги организовали у себя на месте производство всевозможных деталей и запасных частей. Коллектив гороблагодатских вагонников освоил изготовление более 100 деталей. Стахановцы тюменского узла — вагонники и паровозники танке организовали производство запасных частей. Более двухсот различных деталей изготовляют рабочие вагонного депо Свердловск-сортiroвочная.

Мобилизация внутренних ресурсов дает большую экономию государственных средств. А добиться экономии на производстве — значит использовать один из неиссякаемых резервов. Это видно на примере коллектива Кузинского вагонного участка, где также производятся новые детали. Если на покупку 31 бусы нормального типа затрачивалось раньше 5032 рубля, то изготовление их на месте не превышает 806 рублей. Изготовление 118 стержней усиленного типа обходится в 10 раз дешевле. Качество деталей несколько не уступает заводскому.

Но производством запасных частей далеко не исчерпывается вопрос об использовании производственных резервов. У нас есть все возможности организовать в паровозных и вагонных депо заводской ремонт локомотивов и вагонов, тем более, что опыт такой на дороге имелся.

Вместе с тем должен быть разрешен вопрос об использовании сырьевых ресурсов для производства всевозможной продукции. При минимальных затратах мы можем сами производить, например, кирпич, изготовлять сухие краски, необходимые для строительства и ремонта подвижного состава, организовать производство не только чугуна, но стального и медного литья. Вопрос о создании на дороге постоянно действующих литейных цехов стоит сейчас особенно остро. Заняться его разрешением обязывает нас специальный приказ наркома. Между тем, как об этом рассказывается в публикуемой сегодня статье инженера тов. Макарова, приказ наркома не выполняется. Отдельные руководители продолжают бездействовать, не проявляя ни малейшей инициативы, ссылаясь на всевозможные объективные причины.

Используя имеющийся опыт, нам необходимо организовать производство запасных частей на всех участках дороги, перейти от покоски и штамповки деталей, что значительно удешевляет процесс производства; отстроить военными темпами литейные цехи, изыскать сырьевые возможности, сделать дорогу законченным производственно-экономическим комбинатом — такова задача.

Борьба за мобилизацию внутренних ресурсов — это борьба за увеличение нашего экономического могущества, наших средств и возможностей, всех наших сил, направленных сейчас на разгром фашистских оккупантов.

Англо-советское коммунико о беседах И.В. Сталина и В.М. Молотова с г. Иденом в Москве

Во второй половине декабря 1941 г. в Москве между Председателем Совета Народных Комиссаров СССР И. В. Сталиным и Народным Комиссаром Иностранных Дел В. М. Молотовым, с одной стороны, и Министром Иностранных Дел Великобритании Антони Иденом, с другой, происходил исчерпывающий обмен мнений по вопросам, касающимся ведения войны и послевоенной организации мира и безопасности в Европе. При этом присутствовали посол СССР в Великобритании И. М. Майский и британский посол в СССР Стаффорд Криппс. Кроме того, в некоторых заседаниях принимали участие постоянный товарищ министра иностранных дел Великобритании Александр Кадоган и заместитель начальника имперского генштаба Великобритании генерал-лейтенант Ней.

Беседы, происходившие в дружественной атмосфере, констатировали единство взглядов обеих сторон на вопросы, касающиеся ведения войны, в особенности на необходимость полного разгрома гитлеровской Германии и принятия после того мер, которые сделали бы повторение Германской агрессии в будущем совершенно невозможным. Обмен мнений по вопросам послевоенной организации мира и безопасности дал много важного и полезного материала, который в дальнейшем облегчит возможность разработки конкретных предложений в этой области.

Обе стороны уверены, что московские беседы знаменуют собой новый и важный шаг вперед в деле дальнейшего сближения СССР и Великобритании.

Об оборудовании и формировании передвижных бань-поездов

Изложение приказа народного комиссара путей сообщения СССР тов. Л. М. Кагановича

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович издал приказ об оборудовании и формировании передвижных бань-поездов для обслуживания бойцов Красной Армии. НКПС поддержал инициативу железнодорожников Сталинских мастерских Октябрьской дороги и с разрешения Правительства выделил для оборудования бань-поездов паровозы, вагоны и материалы.

Начальникам дорог и политотделов предложено немедленно развернуть работу по оборудованию и формированию бань-поездов. Оборудование передвижных бань-поездов должно производиться за счет материалов, имеющихся на складах отделов снабжения дорог, в паровозных и вагонных депо, вагоноремонтных пунктах.

Политотделам дорог и отделений, секретарям партийных организаций предложено широко разъяснить значение передвижных бань-поездов для Красной Армии и мобилизовать всех железнодорожников на участие в оборудовании этих поездов путем проведения субботников и воскресников, также путем использования нерабочего времени, как это предложили рабочие и инженерно-технические работники Сталинских мастерских. Необходимо организовать соревнования между предприятиями транспорта на досрочное оборудование и формирование передвижных бань-поездов.

НКПС выражает уверенность, говорится в приказе, что железнодорожники, проявившие ценную инициативу, приложат все свои старания в деле создания хороших культурных передвижных бань-поездов для бойцов, командиров и политработников героической Красной Армии, сражающихся за честь и свободу нашей родины против орд немецких захватчиков.

За быстрое продвижение угля

Буду соревноваться с диспетчером тов. Новиковым

Диспетчер Надеждинского отделения Николай Новиков, организуя в своей смене комплексное соревнование железнодорожников всех служб, внедряя скоростные методы обработки составов, добивается больших успехов в продвижении поездов.

По примеру тов. Новикова я также организую в своей смене соревнование железнодорожников всех профессий. 23 декабря, вызвав на соревнование машиниста тов. Унжакова и главного кондуктора тов. Щукина, я обеспечила им «зеленую улицу». Поезд был проведен от Верхотурья до Гороблагодатской на 23 минуты раньше графика.

В следующее дежурство 25 декабря, соревнуясь со мной, хорошие показатели в грузовой работе добились дежурные по станции Благодать — тов. Зуев и Верхняя

— тов. Тиунов. Нужно было срочно погрузить состав руды с Гороблагодатского рудника. Тов. Тиунов быстро вызвал порожняк с Красноуральского завода паровозом клиента и маневровым паровозом подал его на рудник. Тов. Зуев обеспечил быструю загрузку вагонов. Задание было мною перевыполнено.

Я вызываю тов. Новикова на социалистическое соревнование. Перенимая его опыт, я буду соревноваться с тов. Новиковым на лучшее продвижение поездов и развоз местного груза. Призываю включиться в это соревнование диспетчеров Тагильского участка Свердловского отделения. Будем множить ряды диспетчеров-стахановцев!

Т. Н. ФУРМАВНИНА — диспетчер Тагильского отделения.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 28 декабря)

В течение 28 декабря наши войска вели бои с противником на всех фронтах. На ряде участков наши войска, ведя бои с противником, продолжали продвигаться вперед и заняли ряд населенных пунктов.

За 27 декабря уничтожено 8 немецких самолетов. Наши потери — 3 самолета.

За 28 декабря под Москвой сбито 4 немецких самолета.

За 27 декабря наша авиация уничтожила 45 немецких танков, 8 бронемашин, более 620 автомашин с войсками и грузами, 17 полевых орудий с прислугой, 9 зенитных точек, свыше 430 повозок с боеприпасами, 3 автоцистерны с горючим, 3 радиостанции, сожгла 4 железнодорожных эшелона и рассеяла до 5 батальонов пехоты противника.

Наши части, действующие на одном из участков Юго-Западного фронта, за один день боев с противником выбили немцев из 24 населенных пунктов, уничтожили 8 вражеских танков, 4 бронемашин, 4 орудия и истребили до 3000 солдат и офицеров противника. Захвачены 2 танка, 10 автомашин и много боеприпасов. На другом участке фронта наши бойцы освободили 9 населенных пунктов.

При взятии города Тим наши бойцы захватили 40 немецких орудий, 36 пулеметов, 130 автомашин, много повозок с военным имуществом и истребили свыше 1000 вражеских солдат и офицеров.

Группа разведчиков под командой младшего лейтенанта Бельчик, пробравшись в тыл противника, обнаружил в одном из домов селения Б. 10 немцев и полностью их уничтожила. Возвращаясь обратно, смелые разведчики встретили 40 вражеских солдат. Внезапно напав на противника, наши бойцы истребили их всех до одного.

За последнее время на Южном фронте участились случаи сдачи в плен итальянских солдат и офицеров. 27 декабря одному нашему

командиру добровольно сдались в плен 44 итальянца. В этот же день добровольно перешел на нашу сторону командир 79 батальона легиона чернорубашечников капитан Монголи Ренальдо вместе с 2 офицерами и 20 солдатами. Итальянцы сдали в исправном состоянии 8 тяжелых и 8 легких пулеметов, 5 минометов и 2 противотанковых орудия.

Партизанский отряд под командованием тов. Р., действующий в одном из районов Московской области, оккупированных немцами, беспощадно истребляет гитлеровских захватчиков. Только за несколько дней партизаны уничтожили 3 немецких автобуса, 2 автомашины и истребили 85 фашистских солдат и офицеров. Недавно группа партизан встретила на дороге немецкую грузовую автомашину. Перебив находившихся в ней немцев, советские патриоты захватили 3 ящика патронов и уничтожили машину. Смелое нападение на колонну противника совершили пять партизан из отряда тов. Ф. Они уничтожили автомашину с зенитной установкой, противотанковую пушку, несколько автомашин и истребили более десятка немцев.

Пленный унтер-офицер, санитар лазарета 45 немецкой дивизии Иозеф Файхтиндер на допросе заявил: «Наша дивизия понесла большие потери, число убитых солдат и офицеров достигает 5000. Только в нашем лазарете насчитывалось 2100 раненых. Кроме того, в частях очень много больных и обмороженных. Неделю две назад в лазарет доставили группу солдат, раненых в бою с партизанами».

В гор. Махач-Кала за время Отечественной войны число изобретателей увеличилось вдвое. Только на 15 предприятиях внедрено около 100 рационализаторских предложений, дающих сотни тысяч рублей экономии. На механическом заводе мастер тов. Дрепин сконструировал станок для формовки деталей, который в несколько раз повысил производительность труда.

Путейцы-стахановцы

Коллектив путейцев под руководством дорожного мастера тов. Булычева развернул социалистическое соревнование за лучшую встречу нового года. Тов. Гилева ежедневно выполняет задания от 120 до 130 процентов. Первенство в соревновании занимают тт. Булатов, Свердлов, Марков.

Околоток полностью обеспечил себя километровым запасом рельсов, которые развезены на перегоны.

Работая по-лунынски, путевые обходчики бдительно охраняют

путь. На околотке нет ни одного слабого болта, все стыки тщательно очищены от снега.

Образцы в работе показывает значкист «Ударнику сталинского призыва» тов. Папехов. Его километры содержатся всегда в отличном состоянии.

Примеру знатного стахановца следуют тт. Косотуров, Седов и другие.

КЛИНОВ — заместитель начальника Кузинской дистанции пути по политчасти.

ВАГОННИКИ СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-СОРТИРОВОЧНАЯ НАУЧИЛИСЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕСУРСЫ

Осваиваем изготовление новых деталей

Как-то вечером вызвал меня к себе начальник депо тов. Боровских. Когда я пришел, он что-то оживленно доказывал главному бухгалтеру и начальнику технического бюро.

— А вот и Аким Петрович! — увидев меня, произнес тов. Боровских. — Мы здесь только что решили дать вам ответственное задание. Кончается запас локовых стайней, из-за которых может сорваться выпуск вагонов. Вам поручается организовать изготовление этих локов у себя в цехе в ближайшие же дни...

— Задача ясна... подумаю, — уходя, ответил я.

В эту ночь я не сомкнул глаз, обдумывая предложение начальника. Легкое ли это дело. Ведь до сих пор локовые стайни мы получали готовыми с заводов...

На другой день, посоветовавшись с рабочими, решил сразу же начать изготовление. Чертежи нам составили в техническом бюро. По-боевому закипела работа. Через несколько дней было сделано несколько локов, по качеству не уступающих заводским.

За время войны мы в совершенстве овладели изготовлением и других деталей: рессорных шайб, чек, бортовых наконечников, корпусов фрикционных аппаратов, поддонов. Всего наш цех стал производить около 40 новых деталей. Кроме того, восстанавливаем большое количество старых.

Мощность цеха значительно возросла. Это уже был не тот утиль-цех, который до войны занимался сбором металлолома и незначительным ремонтом мелких деталей, а крупным заготовительным цехом, обеспечивающим не только все ремонтные работы, но и создающим запасы в кладовой. Кроме того, в порядке кооперирования для предприятий узла мы стали готовить различный инвентарь.

С изготовлением новых деталей поднялась квалификация рабочих. Если раньше рабочие имели узкую специальность, определяющуюся одной какой-нибудь деталью, то теперь этого не стало. Все освоили ремонт и изготовление различных частей.

Сейчас мы добиваемся того, чтобы наладить производство еще большего числа новых запасных частей. Над этим работают наши патриоты-стахановцы Василий и Виктор Ивановы, Телицын и другие.

А. П. ФЕДЧЕНКО — мастер заготовительного цеха.

ВСЕ ПРОИЗВОДИМ У СЕБЯ

С первых дней Отечественной войны коллектив вагонного депо Свердловск-сортiroвочная решил отказаться от потребления остродефицитных материалов, запасных частей и инструментов, поступающих к нам централизованным порядком. Мы хорошо знали, что сокращение централизованных поставок позволит использовать большое количество нового металла и сырья непосредственно для нужд фронта, ликвидирует непроизводительные перевозки и высвободит подвижной состав.

Для этого необходимо было мобилизовать внутренние ресурсы и наладить производство запасных частей у себя. Задача стояла не легкая, но коллектив смело взялся за ее разрешение.

Начали мы с утильцеха. Из вагона его перевели в просторное помещение. Установили сверлильный и болторезный станки, электросварку, поставили пресс. Увеличили число рабочих. Из вспомогательного незаметного утильцеха сделали его основным, ведущим, от которого теперь зависит работа всего депо. Этот цех, руководимый мастером коммунистом тов. Федченко, стал давать десятки новых деталей, начиная от болтов и кончая стяжками, буксами и поддонами.

До войны у нас было три плотника, занятых подгонкой деревянных частей. Своих деталей мы не делали, все получали готовым. Отказавшись от централизованного снабжения, мы решили организовать свой деревообделочный цех и объединили его с заготовительным. Теперь уже не получаем ни обшив, ни половых досок. Все деревянные детали стали делать у себя.

Большую роль в утилизации старых деталей занял кузнечный

цех (мастер тов. Дробот). В дни войны там наладили ковку буксовых клиньев, дверных роликов, тормозных валиков, чек.

Наладив производство мелких, мы перешли к выпуску сложных деталей: буферных пружин, поддонов, корпусов фрикционных аппаратов. Выпуская эти детали у себя, мы не делаем никаких скидок на качество и себестоимость. При отличном качестве этих деталей себестоимость намного ниже заводской.

Буферные пружины обходятся участку в двадцать раз дешевле заводских, стяжки — в тридцать. На каждом фрикционном аппарате экономим больше 150 рублей. Много экономии получаем и на буксах. Если с завода ее получили за 44 рубля, то у нас она обходится в рубль.

В результате мобилизации внутренних ресурсов, участок добился большой экономии государственных средств. Только в октябре и ноябре было сэкономлено около 300 тысяч рублей.

Благодаря мобилизации внутренних ресурсов, развитию хозяйственной инициативы командиров и стахановцев, потребность в запасных частях покрывается теперь полностью. Это дало возможность отказаться от централизованного снабжения. В депо теперь производим около 200 деталей различных наименований. Кроме того, в порядке кооперирования изготавливаем различные инструменты для предприятий узла.

Но это только начало. Ресурсы наши огромны. В новом, 1942, году думаем своими силами расширить подсобные цеха и организовать литье. Сейчас уже ведутся подготовительные работы.

А. ЦИКУНОВ — начальник вагонного участка Свердловск-сортiroвочная.

Рационализаторские предложения

Каждый день мне приходилось наблюдать как кузнецы при закалке рессорных листов тратили непропорционально много времени. После подгонки горячего листа они опускали его в воду и держали в клещах до полного охлаждения. На это уходила почти половина рабочего времени.

Присмотревшись, я решил усовершенствовать закалку. В ванну с водой, где производилась закалка листов, установил решетку, сделанную точно по прогибу рессорного листа. Если раньше кузнец должен был держать лист до его полного охлаждения, то теперь он сразу кладет в ванну на решетку и берет за другую.

Это простое на первый взгляд приспособление вдвое ускорило работу. Производительность кузнецов поднялась до 350 процен-

тов. Если раньше 3 человека с трудом обеспечивали депо рессорами, то теперь двое стали обеспечивать с избытком...

Таких рационализаторских предложений за время Отечественной войны я внес много. Все они направлены на максимальное использование внутренних ресурсов.

Много ценных рационализаторских предложений внесли и стахановцы. Очень важное значение имеет приспособление для обработки накидных ключей, сделанное кузнецом тов. Афанасьевым. Он предложил обжимочный штамп, который ускорил обработку накидных ключей в два-три раза.

К. Ф. ДРОБОТ — мастер кузнечного цеха.

Открыть литейные цеха

Согласно приказу наркома на дороге должны быть открыты чугунолитейные и сталелитейные цехи в основных депо дороги.

Прежде всего можно было пустить в эксплуатацию литейный цех депо Гора Высокая. Но до сего времени здесь ничего еще не сделано. Организация работ поставлена здесь очень плохо. Начальник Тагильского паровозного отделения тов. Покидько не выделил для этого рабочих. В депо не имеется графика строительно-монтажных работ. Цех вообще не укомплектован штатом. Поэтому не начаты еще параллельно работы по изготовлению моделей, опок и т. д. Между тем все это вызовет затруднения при окончании строительства.

Не менее серьезной причиной

задержки строительства цеха является отсутствие должного руководства со стороны паровозной службы, в частности, начальника отдела подсобных предприятий тов. Курляндер. Вместо оперативного руководства он занимается собиранием сводок, разрабатывает формы отчетностей, диаграммы работ еще не существующих литейных цехов, консультируется с научными работниками о проектах грандиозных лабораторий и т. д. В паровозной службе хорошо знают обо всем этом, но выводов никаких не делают.

Плохо обстоит дело и со снабжением строительными материалами, еще хуже с таким материалом, как шихта. Завозом шихты на дорогу ведет хозяйственно-материальный отдел дороги. Ведает, но шихтой не обеспечивает. В результате этого и имеющиеся

литейные цехи на дороге загружены работой лишь на 30 процентов.

Для того, чтобы как можно быстрее выполнить приказ наркома, необходимо прежде всего составить скоростной график монтажных работ для депо Гора Высокая и Камышлов. За дело следует взяться по-военному, организовать круглосуточную работу на строительстве. Следует упростить проекты и не заниматься гигантоманией, как это делает т. Курляндер. Руководители паровозной службы должны серьезно подумать над тем, сможет ли тов. Курляндер обеспечить руководство строительством литейных цехов.

С. МАКАРОВ — старший инженер материально-технического сектора паровозной службы.



Токарь-стахановец Егоршинского вагонного участка тов. И. Е. СТРИГАНОВ выполняет производственные задания на 200—300 проц.

Фото В. Лейкина.

Письма с линии

НА СНЕГОБОРЬБЕ

Первая дистанция пути расположена на главной линии дороги. Коллективы путейцев работают по-боевому, не допускают задержек в движении поездов. На дистанции развернулось социалистическое соревнование. Путейцы успешно преодолевают зимние трудности, быстро и хорошо очищают пути от снега.

Особенно проявляет себя на снегоборьбе бригада тов. Тягугина и коллективы дорожных мастеров тт. Булычева, Погосина, Черезова, Петровой. Путейцам активно помогает бригада домохозяек. В отдельные дни на очистку путей от снега выходят более 200 женщин. Среди них тт. Березина, Попова, Кочева, Шорохова, Щербакова, выполняющие две — три нормы.

КЛИНОВ — заместитель начальника Кузинской дистанции пути по политчасти.

РЕЗУЛЬТАТ ПЛОХОЙ ПОДГОТОВКИ К ЗИМЕ

Начальник раз'езда Вершина тов. Шалганов оказался беспечным руководителем, плохо подготовившимся к зиме. К наступлению морозов раз'езд остался без дров. В комнате дежурного по станции холодно, не лучше и в стрелочных будках.

Часто во время дежурства стрелочники бегают в лес за дровами, оставляя будку под чьим нибудь присмотром. Бывает так, что в это время как раз и позвонит дежурный по станции, потребует заказать маршрут.

— Вот придет стрелочник из леса, тогда и запишет, — отвечают ему.

Такое положение, тем более сейчас, в военное время, есть преступление.

Н. ДОЛГИХ — старший кондуктор Кузинского резерва.

БЕСПЕЧНОСТЬ ВАГОННОГО МАСТЕРА

Поезд № 632 стоял на ст. Таватуй более трех часов. Поездной вагонный мастер Старков имел достаточно времени, чтобы тщательно осмотреть состав, но не удосужился это сделать. Между тем у одного из вагонов оказался оборванный триангель. Обрыв заметил машинист электровоза депо Свердловск-сортiroвочная тов. Мельников и немедленно доложил об этом дежурному по станции.

Только благодаря бдительности тов. Мельникова авария была предотвращена.

ТРЕНЯКОВ — дежурный по станции Таватуй.



Составитель станции Н. Тагил тов. Я. Е. МАТЮГИН. Быстро обрабатывает составы и своевременно подает вагоны на фронты погрузки и выгрузки.

Фото А. Шагодин.

VII пленум дорпрофсожа

Проходивший 27 и 28 декабря VII пленум дорпрофсожа обсудил вопросы — о выполнении указаний товарища Сталина и директив НКПС на Тагильском отделении и о работе и задачах профсоюзных организаций в условиях Отечественной войны.

Докладчики по первому вопросу — начальник Тагильского отделения движения тов. Аристов и председатель райкома союза тов. Широков сообщили, что отделение крайне неудовлетворительно организует развоз и выгрузку местных грузов, не выполняет плана погрузки, плохо продвигает поезд.

Выступившие в прениях тт. Поторочин, Кислицин, Урванцев, Мальгинов и другие справедливо критиковали руководителей отделения за то, что они не наладили четкого планирования работы, не проявляют требовательности к клиентам, срывающим выгрузку, не уделяют внимания решающей станции Смычка. Райком союза мало занимается основными вопросами работы отделения и бытового обслуживания рабочих.

По второму пункту порядка дня с докладом выступил председатель дорпрофсожа тов. Воропай. Он привел много примеров проявления огромной активности железнодорожников в деле помощи фронту, отметил недостатки в работе профсоюзных организаций и указал задачи на будущее. Выполнение и перевыполнение плана погрузки и выгрузки, движение поездов по графику должны стоять в центре внимания профсоюзных организаций. Важнейшее значение приобретают сейчас задачи улучшения бытового обслуживания, подготовка кадров, военное обучение железнодорожников.

В прениях выступили тт. Гурьянов, Марков, Валуев, Сальшин, тов. Покровский — секретарь Свердловского обкома ВКП(б) по транспорту, тов. Степанов — начальник политотдела дороги и другие.

Пленум принял решения по дальнейшей перестройке работы профсоюзных организаций нашей дороги в условиях войны и решил ряд организационных вопросов.

Зам. отв. редактора
А. И. ТОРСУНОВ.