

ПУТЕВКА

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

№ 17 (2148) Четверг, 5 февраля 1942 г. Год издания 9-й Цена 10 коп.

Телеграмма тов. Л. М. Кагановича

НАЧАЛЬНИКУ ВАГОННОГО УЧАСТКА СВЕРДЛОВСКО-ПАСЖАЖИРСКАЯ ТОВ. КОСИКОВУ, СЕКРЕТАРИЮ ПАРТБЮРО ТОВ. КУЗНЕЦОВУ, ПРЕДМЕСТРОМА ТОВ. МАРКОВУ, КОПИЯ: НАЧАЛЬНИКУ ДОРОГИ ТОВ. ЗАКОРКО, НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТОТДЕЛА ДОРОГИ ТОВ. СТЕПАНОВУ, НАЧАЛЬНИКУ ЦОУ НКПС ТОВ. КОВАЛЕВУ, ВСЕМ НАЧАЛЬНИКАМ ДОРОГ И ПОЛИТОТДЕЛОВ ДОРОГ.

Получил ваши телеграммы. Приветствую и поддерживаю ценную инициативу вагонников участка Свердловск - пассажирская, включившихся в сталинскую оборонную вахту XXIV годовщины героической Красной Армии и решивших сверх заданной программы оборудовать и сформировать своими средствами и силами вагоноремонтный поезд в подарок железнодорожникам фронтового Ржевского узла Калининской железной дороги, освобожденной от ненавистных немецко-фашистских захватчиков.

Приказываю начальнику ЦОУ НКПС тов. Ковалеву срочно выделить свердловским вагонникам для оборудования их силами вагоноремонтного поезда шесть вагонов.

Одобряю очень хороший почин рабочих и командиров паровозного депо Свердловск-пассажирская и Богословских ремонтных мастерских, изготовляющих во внеурочное время инструменты для депо и железнодорожных участков, освобожденных от врага.

НКПС уверен в том, что творческая инициатива свердловцев будет быстро подхвачена всеми дорогами сети, всей сталинской армией железнодорожников, помогающих нашей доблестной Красной Армии ковать победу и полностью разгромить немецких фашистов.

Народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ.

Заботливо выращивать паровозников-лунинцев

Машинисты-лунинцы — передовой отряд сталинской армии железнодорожников. В совершенстве владея основной профессией и освоив специальность слесаря, они заботливым и любовным уходом удлиняют срок службы локомотивов — этой основной двигательной силы транспорта, экономят топливо, материалы, рабочую силу. На своих постоянно исправных паровозах лунинцы быстро доставляют грузы из шахты к заводу, из тыла к фронту, оказывают активную поддержку наступающим частям Красной Армии.

Лунинец нашей дороги тов. Молодкин недавно вернулся в свое депо из ответственной командировки. Два с половиной месяца он работал на прифронтовых дорогах без единой промывки локомотива. В трудных условиях бригада сама ремонтировала паровоз, внимательно ухаживала за котлом, за каждой деталью. Паровоз вернулся в отличном состоянии. При постановке его в промывку, в книгу не было записано ни одного пункта ремонта.

Сегодня мы публикуем материалы об опыте работы машинистов-лунинцев депо Тюмень. Они наглядно показывают, какие огромные военные резервы вскрывает лунинское движение. Машинисты братья Жебутинские, следуя примеру Лунина, довели пробег своего паровоза между подьемами до 100 тысяч километров. Паровоз машиниста - лунинца тов. Ваганова пробежал без обточки 76 тысяч километров, а прокат бандажей равен только 5 миллиметрам. На ремонте, материалах и рабочей силе лунинцы депо сэкономили государству в 1941 году 140 тысяч рублей, сэкономили 25 составов угля.

Высоких показателей достигли лунинцы депо Егоршино. Паровозные бригады тт. Носкова и Нятина совершенно отказались от услуг комплексной бригады и весь ремонт, в том числе и токарные работы, производят своими силами.

Однако до последнего времени руководство лунинским движением в ряде паровозных депо было пущено на самотек. В депо

Свердловск - пассажирская ослаблено обучение паровозников слесарному делу, машинисты - лунинцы не снабжались инструментами для ремонта паровозов. Забывение работы с машинистами-лунинцами в депо Камышлов привело к пережогу топлива и увеличению брака. Командиры и партийные руководители этих депо не прочь были при случае похвастать большим процентом лунинских паровозов, но мало делали для выращивания подлинных лунинцев.

Приказ № 18-Ц наркома тов. Л. М. Кагановича и начальника политуправления НКПС тов. М. Я. Белоусова вооружает железнодорожников боевой программой действий по развитию лунинского движения в условиях Отечественной войны. Он обязывает командиров, политотделы, партийные организации повседневно руководить лунинским движением, заботливо выращивать лунинцев, создавая им все условия в работе.

Обучение паровозных бригад слесарному делу, освоение новых правил ремонта, ухода и содержания паровозов, повышение квалификации машинистов должны быть организованы в каждом депо так, как этого требует нарком. Лунинское движение немислимо без строжайшей дисциплины. Командирам и партийным руководителям необходимо всемерно поддерживать инициативу паровозных бригад, обьявивших себя воинскими подразделениями и внедряющих военную дисциплину на своих паровозах. Вместе с тем необходимо повести решительную борьбу с расхлябанностью, недисциплинированностью, браком в работе, еще имеющими место в ряде депо.

Боевая задача хозяйственных руководителей, политотделов и партийных организаций нашей дороги — закрепляя и развивая лунинские методы в паровозном хозяйстве, распространяя их среди вагонников, путейцев, эксплоатационников, связистов, поднять работу важнейшей магистрали Урала на уровень требований военного времени.

От Советского Информбюро

В течение 3 февраля наши войска на большинстве участков фронта продолжали вести наступательные бои. Противник вводил в бой новые резервы. На некоторых участках фронта вражеские войска переходили в контратаки, которые были отбиты с большими для немцев потерями. Наши войска вновь продвинулись вперед.

За 2 февраля сбито в воздушных боях 5 и уничтожено на аэродромах 16 немецких самолетов. Всего за этот день уничтожено 21 самолет противника. Наши потери — 6 самолетов.

За 3 февраля под Москвой сбито 9 немецких самолетов.

За 2 февраля частями нашей авиации уничтожено 2 немецких танка, 145 автомашин с войсками и грузами, 180 подвож с боеприпасами, 12 орудий с прислугой, 2 зенитно-пулеметных точки, разбито 7 железнодорожных вагонов, уничтожено и рассеяно до двух батальонов пехоты противника.

Бойцы части под командой тов. Мартиросяна (Западный фронт) в боях за населенный пункт Б. захватили 4 вражеских танка и 12 автомашин. На другом участке одно из подразделений части командира Давыдовского отбило контратаку вражеских войск. Противник оставил на поле боя свыше 100 убитых солдат, три пулемета и 6 автоматов.

Наша часть, действующая на одном из участков Юго-Западного фронта, прорвав укрепленные рубежи противника, сломала сопротивление немцев и вынудила их к поспешному отступлению. На поле боя осталось 1300 убитых немецких солдат и офицеров. Уничтожено 4 немецких орудия, 12 минометов, 13 пулеметов, 72 автомашины, 59 повозок с боеприпасами и военным имуществом. Захвачено много снарядов и винтовочных патронов.

6 советских разведчиков под командой сержанта Чусова совер-

★ (Вечернее сообщение 3 февраля) ★

шили ночной налет на село, где расположился немецкий отряд. Храбрецы - разведчики перестреляли 30 гитлеровцев. Остальные обратились в бегство.

В бою за деревню Н. красноармеец Саволин в штыковой атаке заколол 8 вражеских солдат.

Отряд украинских партизан под командованием тов. Р. совершил нападение на неприятельскую колонну. В завязавшейся перестрелке бойцы отряда уничтожили 34 и взяли в плен 4 немецких солдата.

Ниже публикуются выписки из дневника, найденного у убитого немецкого обер-лейтенанта Видтца.

«1 ноября. Опять в роте. Я был потрясен, когда узнал, что все солдаты роты до такой степени завшивели. Рота уже сильно потрепана. 42 человека убиты и 85 ранены. Осталось 2 офицера, 10 унтер-офицеров и 40 солдат.

5 ноября. Во время обеда и вечером артиллерийская стрельба. 1 убит и 6 ранено.

13 ноября. Днем четырехчасовая артиллерийская и минометная стрельба. На этот раз стреляли из 150 мм. орудий. Мы спрятались в погребе для картофеля. В роте опять много раненых.

5 декабря. Ночью был разрушен перекресток дорог. Пулеметы взлетели в воздух, истребители танков бросили 3 орудия. Наш батальон получил задание — восстановить дорогу и притащить брошенные три орудия. 10 часов пребыли на морозе. Результаты этого: обмороженные носы, уши, руки, ноги. Двое ранены.

6 декабря. 11 обмороженных солдат отправлены в лазарет. 9 обмороженных еще оставили. Их считают «пригодными к службе».

7 декабря. Русские наступают по всему фронту.

14 декабря. Русские прорвались на участке 111 пехотного полка. Мы отступаем. Около полудня пришло донесение, что русские прорвались на участке 106 пехот-

ной дивизии. Нам предстоит угроза быть отрезанными. С наступлением темноты отступаем. Мы вынуждены оставить 60 километров местности, завоеванной с боями. Мы отходим к Сергиевке. При переходе через ручей проломился лед. Машины и орудия погибли. В роте осталось 2 офицера, 4 унтер-офицера и 13 солдат.

15 декабря. В 7 часов русские прорвались в населенный пункт. Мы должны галопом мчаться из деревни. Русские стреляют нам вслед. Лейтенант Лашкен убит, один солдат ранен. В следующей деревне тоже уже русские...

Ограбив крестьян деревни Малая Иовинка, Ленинградской области, немцы выгнали всех колхозников из домов и сожгли деревню. В селе Будогощь, Ленинградской области, фашистские звери после надругательства над шестью пленными красноармейцами стащили их в амбар, облили керосином и подожгли. Два красноармейца сумели вылезти из огня. Однако гитлеровские изверги схватили их и вновь бросили в огонь.

Бельгийские патриоты усиливают борьбу против немецких оккупантов. Недавно в гор. Льеже произошел взрыв в складе смазочного масла. Предполагают, что в одну из бочек было заложено взрывчатое вещество. В Боринаже взорван локомотив и первые 3 вагона воинского состава. 6 немцев убиты. В Брюсселе полностью разрушены 4 распределительные электростанции, обслуживающие индустриальные районы города.

Нефтяники и нефтеперегонщики Бакинских промыслов увеличивают добычу нефти и бензина. Стахановские коллективы 6 и 7 промыслов треста Лениннефть досрочно выполнили свое месячное задание и дали сверх плана сотни тонн нефти. Третья бригада 4 промысла треста Молотовнефть, которой руководит мастер Мананков, ежедневно выполняет план на 107 процентов.

Рационализация и изобретательство — в фонд обороны.

★ ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ ★

Недавно я предложил и изготовил очень простое приспособление для переноски полюсов тяговых двигателей электровоза. Это обеспечивает ряд условий, необходимых для качества ремонта: безопасность и быстроту крепления на крюке подъемного крана, защиту изоляции катушек от механических повреждений.

Приспособление принято в электродепо Свердловск - сортировочная, получило хороший отзыв и дает значительную экономию во времени.

Премия, полученную за свое предложение, я передал в фонд обороны родины.

А. РЯЗАНОВ — слесарь электродепо Свердловск - сортировочная.

Воодушевленные поддержкой наркома

В вагонном участке Свердловск - пассажирская позавчера состоялась многолюдный митинг рабочих, командиров и инженерно-технических работников.

Начальник участка тов. Косиков огласил телеграмму народного комиссара тов. Л. М. Кагановича свердловским вагонникам. Слово взял мастер годового ремонта вагонов тов. Пермяков.

— Лазарь Моисеевич Каганович приветствует и поддерживает нашу инициативу в строительстве вагоноремонтного поезда для Ржевского узла, — заявил он. — Телеграмма народного комиссара воодушевляет нас на боевые дела. Начатое нами дело мы завершим и поезд построим к XXIV годовщине доблестной Красной Армии.

Вступившие затем начальник вагонного депо тов. Петухов, плотник тов. Марамзин, инструментальщик тов. Чичерин, поездной вагонный мастер тов. Комаров и другие единодушно заявили, что они сделают все для того, чтобы быстро и высококачественно построить и оборудовать вагоноремонтный поезд, снабдить его необходимыми инструментами.

В принятом на митинге решении вагонники заверили народного комиссара тов. Л. М. Кагановича, что они приложат все силы к тому, чтобы строительство вагоноремонтного поезда для Ржевского узла Калининской дороги закончить к XXIV годовщине Красной Армии, работу эту проведут во внеурочное время, силами всего коллектива.

«Еще шире развертывая социалистическое соревнование, лунинские методы труда, — говорится в решении, — мы, вагонники участка Свердловск - пассажирская, выполним клятву, данную в новогоднем письме товарищу Сталину, — досрочно завершим годовую программу ремонта вагонов, отдадим все свои силы делу разгрома и полного истребления фашистских оккупантов».

ВООРУЖИМ ПАРОВОЗНИКОВ ИСПЫТАННЫМ МЕТОДОМ ЛУНИНА!

100.000 километров без обточки

Ознакомившись с передовыми методами работы знатного машиниста Лунина, бригады нашего паровоза решили бороться за удлинение срока службы локомотива. Наш паровоз был переведен на хозрасчет. Мы стали своими силами ремонтировать его в основном и обратном депо, выполнять значительную часть работы на промывках. Каждый работник



нашего паровоза любит и знает свое дело. Благодаря применению лунинских методов, мы добились удлинения срока работы деталей и паровоза в целом. Мы видели, что паровоз давно уже пробежал установленную между под'емками норму, а прокат бандажей малый.

— Давайте, возьмем обязательство так же, как и Лунин, довести пробег паровоза до 100 тысяч километров, — сказал старший машинист Михаил Жебутинский.

Мы обсудили это предложение на одном из собраний паровозников и объявили всем о своем решении.

Проходили сроки постановки паровоза на обточку, а машина все ходит и ходит. Техническое состояние таких основных деталей, как прессаппарат и кулисный механизм — хорошее. Несколько раз руководство депо производило подробнейший осмотр нашей машины. И всегда отмечали хорошее техническое состояние. Вот паровоз пробежал 80 тысяч километров, а затем 90 тысяч километров, а машина работала как

ПО-ВОЕННОМУ ВЫПОЛНИМ ПРИКАЗ НАРКОМА

Передовые машинисты нашего депо, работая по-лунински, достигли высоких пробегов между под'емками, увеличили срок службы своих паровозов, экономят топливо, материалы и на высоких скоростях водят поезда. Машинисты братья Михаил, Георгий и Василий Жебутинские, работающие на одном паровозе, довели пробег своего локомотива между под'емками до 100 тысяч километров. Они сэкономили две обточки, что составляет в денежном выражении 16 тысяч рублей. Кроме этого, на хозрасчете за 6 месяцев войны они дали экономию в 5483 рубля. А какую огромную пользу принесли братья Жебутинские тем, что их всегда исправный локомотив перевозил грузы, идущие для нужд фронта и тыла!

В два раза увеличили норму пробега паровозов от обточки до обточки машинист коммунист тов. Ваганов, комсомолец тов. Ковязин, тт. Залесский, Козлов А. 14 лунинских паровозов имеют пробег между под'емками от 50 до 100 тысяч километров. На ремонте, рабочей силе, деталях, материалах бригады 33 паровозов дали

часы. Теперь наша машина пробежала 100 тысяч километров.

Как мы добились такого высокого пробега паровоза?

На этот вопрос можно было бы ответить коротко — лунинскими методами работы. Вот о них я и расскажу.

Чтобы увеличить срок службы паровоза, надо бережно относиться к каждой его детали. А это значит — самим ремонтировать машину в пути, в основном и обратном депо, во-время крепить, смазывать части, ни в коем случае не допускать халатности, беспечности в обращении с машиной.

На износ бандажей в огромной мере влияет боксование паровоза. Каждое боксование увеличивает прокат бандажей на несколько сотых миллиметра. Поэтому наши бригады поставили перед собой задачу — не допускать боксования.

Устранить боксование можно лишь исправно действующей песочницей, плавным втягиванием состава с места, умелым ведением поезда в пути. Под'езжая к составу, мы применяем песочницу — на 40—50 метров пропесочиваем путь. Это дает нам возможность взять поезд с места плавно, без рывков. В пути следования мы особенно внимательно следим за работой машины при затяжных под'емах, во-время даем под колеса песок.

Хорошо помогают в уменьшении проката бандажей наплавленные электродом тормозные фасонные колодки, твердость которых выше твердости паровозного бандажа. При следовании по уклону и перевалистому профилю пути применение таких колодок стачивает поверхность бандажа и этим самым уменьшает прокат.

Любовный лунинский уход за машиной дал нам возможность увеличить пробег паровоза между под'емками, промывками, добиться хорошего технического состояния машины. На исправном паровозе мы добиваемся экономии государственных средств на рабочей силе, запасных частях, материалах, смазке. На одном только под'емочном ремонте мы сэкономили 16 тысяч рублей, на хозрасчете за 5 месяцев войны — 5483 рубля.

Выполняя приказ наркома о развитии лунинского движения на транспорте в условиях войны, мы обязуемся довести пробег нашего паровоза до 120 тысяч километров.

Г. ЖЕБУТИНСКИЙ — машинист депо.

государству экономии 140 тысяч рублей.

Лунинцы нашего депо заботливым уходом добились хорошего теплотехнического состояния своих паровозов, сэкономили тысячи тонн «черного золота». Бригада машиниста комсомольца тов. Рябова сэкономила за год 136 тонн угля. Машинисты тт. Ковязин — 92 тонны, Игумнов — 60 тонн. Всего лунинцы депо сэкономили 25 поездов с углем.

Достаточно ли этих показателей, чтобы сказать, что мы работали так, как этого требует военное время? Нет! Депо имеет много серьезнейших недостатков. Мы работаем еще не так, как этого требует приказ № 18-Ц.

Лунинские методы работы не стали еще достоянием большинства паровозников. Крупнейшим нашим недостатком является брак в работе бригад. Машинист тов. Казанцев своим небрежным отношением к локомотиву допустил брак — поджог паровоз, бросил поезд. Этим самым он утратил славу хорошего машиниста. Сейчас брак, к сожалению, имеют многие машинисты. А это свидетельствует об ослаблении тру-

Передовые паровозные бригады депо Тюмень, работая по методу Лунина, добились увеличения пробега паровозов между под'емками, удлиняют срок службы локомотивов, экономят материалы, топливо, водят поезда с превышением норм технической скорости.

Сейчас тюменские паровозники, перестраивая свою работу на основе приказа № 18-Ц народного комиссара товарища Л. М. Кагановича, принимают все меры к тому, чтобы еще больше развить и закрепить лунинские методы труда в своем депо.

БЫСТРО И ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННО РЕМОНТИРУЕМ ПАРОВОЗЫ

Лунинское движение не только не ослабляет работу ремонтных бригад, а, наоборот, расширяет круг их обязанностей, повышает качество ремонта. Я сузу по своей бригаде. Вот пример. Лунинский паровоз машиниста тов. Залесского становится на промывку. Машинист записывает для комплексной бригады 3—4 пункта ремонта — работа, которая не под силу самим паровозникам. Почти все слесарные работы паровозная бригада выполняет сама. За дело берутся все — и паровозные и комплексная бригады. Я руковожу работой тех и других, даю технически грамотный совет. Слесаря помогают машинистам, их помощникам.

Паровоз из ремонта выпускаем на несколько часов раньше положенного времени. Возросло и качество ремонта. Из 24 паровозов, прикрепленных к нашей бригаде, 19 не знают межпоездного ремонта, имеют отличное и хорошее техническое состояние.

Лунинский уход за паровозом со стороны паровозных бригад дает мне возможность использовать слесарей на других рабо-

тах. Мы своими силами восстанавливаем старые запасные детали, в ряде случаев отказываемся от помощи других цехов.

Основное свое основное дело, многие слесари моей бригады овладели смежной, другой специальностью. Так, например, слесарь тов. Мензоров — универсал. Он может производить работу поршневой, дышловой, экипажной групп. Он производит ремонт любой детали. Мастером на все руки является слесарь тов. Курбатов. Когда из бригады ушли в Красную Армию слесарь-дышловик тов. Волохин и слесарь поршневик тов. Девятков, мы не испытывали затруднений из-за недостатка рабочей силы.

Наша бригада поддержала инициативу коллектива механического цеха вагонного участка, объявила себя воинским подразделением. Это сказалось положительно на укреплении трудовой дисциплины и росте производительности труда. Производительность труда бригады в целом возросла со 130 до 150 процентов.

И. КУЗЬМИН — бригадир комплексной бригады цеха промывки.



Бригада машиниста депо Тюмень тов. Урозаева по-лунински ухаживает за своим паровозом. На снимке: тт. В. УРОЗАЕВ (слева) и М. М. РОМАНОВ (пом. машиниста) за производством ремонта. Фото В. Лемнина.

довой дисциплины и невнимательном уходе за паровозами. Машинисты тт. Рыков, Мошонкин, возвращаясь из поездки, скорее торопятся домой, мало беспокоятся за техническое состояние своей машины. В депо имеется большое количество записей межпоездного ремонта.

Надо признать, что в этих недостатках повинны и мы — руководители депо. В ряде случаев мы несерьезно подходили к оценке работы машинистов. Достаточно было паровозной бригаде выполнить два-три измерителя, перевести машину на хозрасчет, как мы уже считали ее лунинской. В то же время такая бригада допускала пережог топлива, не выполняла техническую скорость. Приказ наркома положил конец этому, четко и ясно определяя, кого считать лунинцем.

Борясь за выполнение приказа № 18-Ц, мы наметили ряд конкретных мероприятий, проведение которых обеспечит широкое развитие лунинского движения в депо. Прежде всего мы провели учет паровозников, не имеющих слесарных разрядов, предусмотренных в приказе. Этим людям будем обучать слесарным навыкам на специальных курсах, путем прикрепления к комплексным бригадам, обучать не вообще, как это было раньше, а специализировать их как слесарей-паровозников.

Создавая паровозным бригадам все условия для работы по методу Лунина, мы снабжаем их нужным инструментом, обеспечиваем технически грамотными консультациями, руководством, привлекая к этому мастеров и бригадиров ремонтных цехов. Командиры, инженеры, машинисты-инструкторы приступили к чтению лекций об



Машинист-лунинец депо Тюмень тов. М. И. ЕРЕМЕНКО. Фото В. Лемнина.

„Черное золото“

Каждую поездку экономим мы «черное золото». Достигаем этого тщательным уходом за локомотивом и правильным управлением.

Бригада заботится о том, чтобы паровоз был в образцовом теплотехническом состоянии. Когда он стоит в промывке, не раз посмотрим, как слесари устанавливают форсовый конус, и проследим, чтобы его подогнали правильно. Дымовую коробку уплотняем сами, чтобы туда не проходил воздух: набиваем кожу, подгоняем плотно дверку дымовой коробки. В пути и на остановках заботливо ухаживаем за паровозом: производим мелкий ремонт, содержим котел в чистоте, нормально питаем его антинакипином.

Многое зависит от отопления. Мой помощник тов. Гордеев работает недавно, но хорошо усвоил лунинские способы отопления и знает сорта углей. Если топим кольчугинским или анжерским углем, то он при выходе из депо делает в топке шлаковую подушку, иначе неизбежно зашлакование колосников. В тендере у него всегда есть запас опилок, шлакоотсева. Уголь в топку он подает всегда смоченный и тщательно перемешанный.

Все это позволило нам сэкономить за год 136 тонн «черного золота». За две декады января мы вновь сэкономили 8 тонн угля.

П. РЯБОВ — машинист.

уходе за паровозом, об эксплуатации паровозов, о новых правилах ремонта, о внедрении хозрасчета, отоплении паровозов, вождении тяжелых поездов и по другим техническим вопросам.

Лунинское движение — одна из основ перестройки работы паровозных бригад на военный лад. Поддерживая инициативу коллектива механического цеха вагонного участка, лунинские бригады объявили себя воинскими подразделениями и составили колонну отличников Отечественной войны.

Лунинские методы работы являются новой, более высокой ступенью стахановского движения, величайшим оборонным резервом транспорта в условиях войны. Устраняя недостатки, всемерно развивая это движение, поддерживая инициативу, направленную на укрепление железной трудовой дисциплины, руководство и партийная организация депо сделают все для того, чтобы по-военному выполнять боевой приказ народного комиссара.

С. ПУРГИН — начальник паровозного депо, **Н. АСЯМОВ** — секретарь партбюро.

М. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.