

ПУТЕВКА

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

№ 131 (226) Четверг, 15 октября 1942 г. Год издания 9-й Цена 10 коп.

Успех подготовки к зиме — в соревновании

Велика сила социалистического соревнования! Индустриальный Урал кует в социалистическом соревновании грозное оружие победы. Коллектив завода, где директором тов. Кочетков, получив в сентябре задание товарища Сталина дать для фронта как можно больше боевых машин и оказать помощь защитникам Сталинграда, с честью выполнил это задание. Успех решило широко развернувшееся социалистическое соревнование. Фронт получил боевую продукцию.

Идя плечом к плечу с мастерами грозного оружия, железнодорожники уральской магистрали развернули соревнование за большевистскую подготовку к зиме. И лучше всего подготовка к зиме проходит там, где железнодорожники по-настоящему соревнуются друг с другом. Пример этому — вагонники Свердловск-пассажирская, Гороблагодатская, движущие и путейцы Тюмени, связисты Богдановичской и Камышловской дистанции. Они уже давно получили паспорта готовности к зиме.

В боевом соревновании должны закончить подготовку к зиме и паровозники дороги. Им прежде всего придется столкнуться с зимними трудностями. Между тем паровозное хозяйство далеко не подготовлено к зиме. Паспорт готовности получило пока только одно депо.

Причины отставания паровозников в том, что руководители службы тт. Ионин и Бессмертных не возглавили подготовки к зиме. Мало того, с непрестанным спокойствием они относятся к таким фактам, как провал в подготовке к зиме Егоршинского депо, резкое пережога топлива на дороге, неудовлетворительное теплотехническое состояние локомотивного парка. Они плохо развертывают социалистическое соревнование среди паровозников.

Партия и правительство доверили тов. Ионину ответственный участок работы, наградили его орденом. Получая высокую награду, он обещал прежде всего образцово подготовить к зиме паровозное хозяйство. Быстро забыл тов. Ионин о своих обещаниях.

Не забывая, а повседневно помнить о своих обязательствах и с честью выполнять их — таков наш долг. В этом именно успех предоктябрьского социалистического соревнования. Слова нужно подкреплять делом. Не так, например, на Егоршинском отделении. Заместитель начальника политотдела отделения тов. Федоров, выступая с докладом на организационном подходе, создал видимость благополучия с подготовкой к зиме. На самом же деле в Егоршино не занимаются организацией боевого соревнования за экономию угля, снижение простоя вагонов, нулевую утечку воздуха из автотормозной магистрали. Вместо всего этого — сплошное пустозвонство по поводу соревнования.

Передовые люди дороги, смены, бригады становятся сейчас на сталинскую вахту в честь XXV годовщины Октября с тем, чтобы еще больше развернуть социалистическое соревнование в своих коллективах и полностью подготовиться к зиме.

Производственными победами встретим XXV годовщину Великого Октября, полностью подготовим дорогу к работе в суровую уральскую зиму, усилим помощь фронту, героическим защитникам Сталинграда!

Готовясь к зиме, помни

О тракционных путях

В прошлом году из-за плохой подготовки к зиме тракционных путей были срывы отправления поездов по графику. Несмотря на это, нынче паровозники многих депо вновь повторяют ошибки прошлого года, не уделяют должного внимания состоянию тракционных путей.

Коллективу депо Свердловск-пассажирская вручен паспорт готовности к зиме. Однако до настоящего времени тракционные пути депо находятся в запущенном состоянии, загрязнены шлаком, мусором. Начальник Свердловского паровозного отделения тов. Гойда и начальник депо тов. Перекальский не принимают решительных мер.

Безответственно относятся к подготовке к зиме тракционных путей депо Егоршино начальник паровозного отделения тов. Протасов и нач. депо тов. Мурахтанов. Здесь так же, как и в депо Свердловск-пассажирская, с первым же снегом встанет угроза безопасности движения поездов.

Завершая подготовку к зиме, паровозники должны уделить самое серьезное внимание ремонту, очистке, полной готовности к зиме путевого депоовского хозяйства.

Руководители паровозной службы должны организовать жесткий контроль за ходом подготовки к зиме тракционных путей во всех депо дороги.

Ко всем рабочим, работницам, колхозникам, колхозницам, инженерно-техническим работникам и служащим Свердловской области

Дорогие товарищи!

Наши братья, мужья и отцы на фронтах отечественной войны, под Сталинградом, у подножия Кавказских гор героически отражают натиск озверелых фашистов, устилают их трупами землю.

Наш завод носит имя «Красная звезда», и мы стараемся с честью оправдать это славное имя. За все время войны не было случая, чтобы «Красная звезда» осталась в долгу перед Красной Армией.

Немалую программу дало нам правительство на сентябрь, но мы ее завершили досрочно и до конца месяца добавили еще треть этого задания. С первого дня октября мы работаем по графику и день за днем опережаем его. Твердо обещаем, что и октябрьскую программу закончим досрочно.

Иначе быть не может! Мы дали свякую клятву товарищу Сталину, мы записали каждое слово уральской клятвы в своем сердце и закалились в борьбе за ее выполнение, научились преодолевать и ломать трудности, научились бороться за программу, как боец сражается на фронте. На всем заводе нет ни одного отстающего, нет рабочего, не выполняющего нормы. Коллектив гордится токарями Фадеевым, Ивановым. Они выполняют 400-600 процентов нормы. Гордимся лакировщицей Клевакиной, слесарем Эмануэлем, столяром Калистовым, газосварщиком Денисовым.

По героям трудового фронта равняется весь коллектив. Работаем дружно, горячо, вкладываем в труд всю душу, а сердце все неспокойно. Думаем мы одну думу и уверены, что эту же думу вынашивает каждый патриот — поскорее уничтожить гитлеровских мерзавцев.

Братья и сестры, к вам наше слово.

Взоры всех советских людей, взоры наших друзей во всем мире прикованы к нашим братьям — беспримерным героям — защитникам Сталинграда. Каждый из

нас готов отдать свою жизнь, всю свою кровь — каплю за каплей, чтобы помочь сталинградским богатырям скорее сокрушить озверелую банду гитлеровских людоедов.

Товарищи! Нас с вами страна пока не призвала к оружию. Нам доверен трудовой фронт, нас оставили в тылу только для того, чтобы мы вдоволь снабдили Красную Армию всем необходимым для уничтожения проклятого, рвущегося вперед врага.

Уральцы поклялись товарищу Сталину: «Сделать для победы много — и еще больше, сделать хорошо — и еще лучше, сделать быстро и еще быстрее!» И вот сейчас, в дни решающих схваток с врагом, особенно важно честное выполнение этой священной клятвы.

Глубоко сознавая свою величайшую ответственность перед родиной, перед товарищем Сталиным, перед героическими защитниками Сталинграда, коллектив завода «Красная звезда» берет на себя в предоктябрьском социалистическом соревновании следующие обязательства:

каждый член нашего коллектива, каждая бригада, каждый участок, каждый цех, весь завод в целом будет ежедневно давать продукцию сверх плана, сверх задания, сверх графика. Из этой дополнительной продукции мы решили создать фонд усиления помощи уральцев героям-сталинградцам.

Мы заведем у себя специальные лицевые счета — завода, цехов, участков, бригад, каждого члена нашего коллектива и в эти боевые счета будем ежедневно заносить только сверхплановую продукцию.

Мы развернем внутри завода горячее соревнование под лозунгом:

«Чей счет будет богаче, кто больше и лучше поможет защитникам Сталинграда?»

Мы призываем всех трудящихся Свердловской области последовать нашему призыву и в предоктябрьском социалистическом соревновании еще больше усилить помощь Урала фронту.

Товарищи! Братья и сестры! В прошлом году в дни 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции наша славная Красная Армия нанесла сокрушительный удар по гитлеровским полчищам и отбросила их от великой столицы — Москвы.

Так давайте поможем Красной Армии ознаменовать 25-ю годовщину Октября новой, решающей победой — поможем остановить, отбросить и разгромить врага под славными стенами овечьего немеркнущей славы Сталинграда!

Отстоим нашу честь, независимость и свободу!

Пусть советский Юг станет могилкой кровавой гитлеровской банды!

По поручению митинга рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода «Красная звезда»: директор завода И. СМЕРНОВ, главный инженер У. АЧИЛЬДИЕВ, секретарь партбюро П. ВОРОНИН, секретарь комитета комсомола Е. ЦЫРКИНА, стахановцы: Я. ДЕНИСОВ, А. ИВАНОВ, А. КАЛИСТОВ, С. ФАДЕЕВ, Г. ШАДЕЕВ, А. ТЮВИНОВ, Л. ЭМАНУЭЛЬ, А. КЛЕВАКИНА, В. ГОЛИКОВ, Г. ЛОМАКИН, Е. ВУШУЕВА, О. КИНГИСЕП, Т. СМЕРНОВА, Н. ФУРМЕНКОВА, Е. ВЕЛЯКОВА, А. ФОМИЧЕВА, Р. ВАСКОВ, А. НИКОЛАЕВ, В. СКИНДЕР, А. ДАВИДОВА, С. КАСНЕР, Г. НЕЧАЕВ, А. ГУДАН, А. КАРПЕНКО, И. АЛЬМАН, Ф. ШИЛЬНИКОВА, В. БОГАТЫРЕВА, В. ЩЕКИН, Г. БОГАТЫРЕВ, А. ЧЕКУЧЕНКО, Т. ПЕРЦЕВА, Я. ГОЛЬМАН, М. МЕДОВА, Ю. ДОРОНЕНКО.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 13 октября

В течение 13 октября на фронтах никаких изменений не произошло.

В районе Сталинграда наши войска вернулись оставленные накануне позиции в одном из кварталов города. На других участках происходила артиллерийская и минометная перестрелка. Огнем нашей артиллерии уничтожено 3 немецких танка, 3 артиллерийских и 16 минометных батарей противника, разрушено 10 ДЗОТов и истреблено до роты немецкой пехоты.

Северо-западнее Сталинграда наши войска продолжали оборонять прежние рубежи и на отдельных участках вели разведку. Гвардейцы Н-ской части атаковали передний край обороны противника, несколько потеснили немцев и уничтожили противотанковое орудие, 16 пулеметов, минометную батарею и 8 автомашин с военным грузом. Группа разведчиков во главе с заместителем командира роты по политической части тов. Буликом обнаружила на одной высоте хорошо замаскированные ДЗОТы противника. Двое смельчаков незаметно пробрались к одному из ДЗОТов и забросали его гранатами. Находившиеся там румыны в панике стали выбегать из укреп-

лений. Наши разведчики открыли огонь и истребили 20 вражеских солдат.

В районе Моздока 2 батальона немецкой пехоты при поддержке танков и авиации пытались атаковать наши позиции. Бойцы Н-ской части артиллерийским и минометным огнем задержали гитлеровцев, а затем отбросили их в исходное положение. В этом бою немцы потеряли убитыми до 300 солдат и офицеров. Подбит один танк, уничтожено 3 орудия, 2 миномета и 6 автомашин противника. Нашими войсками захвачены трофеи.

Юго-восточнее Новороссийска краснофлотцы под командованием тов. Кравченко отбили атаку противника и улучшили свои позиции. В ходе боя уничтожены 2 румынских роты и подбиты 3 танка противника.

На одном из участков Западного фронта немцы атаковали позиции наших подразделений. Советские бойцы отбили атаки противника и уничтожили до 400 немецких солдат и офицеров. Захвачены танк, 6 пулеметов, винтовки и боеприпасы.

Группа могилевских партизан пустила под откос немецкий железнодорожный эшелон из 46 ва-

гонов. Во время крушения уничтожено 11 танков, 16 автомашин, 2 зенитных орудия и убито до 100 гитлеровцев.

Перешедший на сторону Красной Армии солдат 3 финской пехотной бригады Вайне Л. рассказал: «Финский народ устал от войны. Многие понимают, что выход из войны невозможен до тех пор, пока немцы не будут изгнаны из Финляндии. Население не любит немцев. Они ведут себя в Финляндии нагло, насилуют и развращают финских женщин, мужья которых находятся на фронте. Солдаты всегда готовы побить немцев. Недавно крупная драка произошла в городе Турку. Один немецкий унтер-офицер обозвал финских солдат продажными войсками. Завязалась драка, во время которой в ход было пущено оружие. В этой драке было убито 3 немца и несколько человек получили серьезные ранения».

Польские патриоты 8 октября взорвали вблизи Варшавы железнодорожные пути около Западного вокзала, в Плуцах и других пунктах. Движение поездов было приостановлено. Немецко-фашистские оккупанты, несмотря на все попытки, не могли установить, кто произвел взрывы железнодорожных путей.

Парк снижен на 350 вагонов

Смена дежурного по станции Шарташ тов. Губарева 12 октября добилась значительного успеха.

Благодаря социалистическому соревнованию была перевыполнена норма сдачи и приема поездов на Свердловск, задание по развозу местного груза на соседние станции Уктус, Аппаратная, Свердловск-пассажирская, все поезда отправлены по графику.

Начальник станции тов. Мингазов помог смене правильно организовать работу и снизить рабочий парк вагонов на 350 единиц.

Смена взяла обязательство еще шире развернуть социалистическое соревнование и закрепить эти достижения.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции.

ЭСТАФЕТНЫЕ ПОЕЗДА С КРИВООСОВСКОЙ СКОРОСТЬЮ

Передовые движущие и паровозники дороги, развертывая социалистическое соревнование, организуют скоростное продвижение эстафетных поездов.

Смены дежурных заместителей начальника распорядительного отдела службы движения тт. Кокарева и Кваша организовали и провели с высокой технической скоростью 12 таких поездов.

Скоростное продвижение эстафетных поездов имеет большое значение для борьбы за снижение рабочего парка вагонов на дороге, крепит производственную дружбу между партиями и движущими, вносит новое в социалистическое соревнование между ними.

О чем говорят партгруппорги

Долг коммуниста — быть во главе соревнования

Большое внимание уделяем наглядной агитации

(Из выступления партгруппорга машиниста-инструктора депо Свердловск-пассажирская орденосца тов. Смирнова)

В центре внимания работы нашей партийной организации стоят вопросы укрепления трудовой и государственной дисциплины, широкое распространение лунинского движения, борьба за строжайшую экономию угля — создание зимних топливных запасов.

В один из месяцев перед нами встала угроза срыва плана подемочного ремонта паровозов. Партийная организация обратилась за помощью к паровозникам. Машинисты-коммунисты первыми пошли в цех и заняли авангардную роль. В результате в этом месяце план подемочного ремонта был не только выполнен, но и перевыполнен.



Часто машинисты оказывают помощь и угольному складу в выгрузке. Машинист т. Тихомиров, не считаясь с усталостью, часто прямо с паровоза идет со своей бригадой на склад выгружать уголь. Его примеру следуют другие паровозники.

Борьба за экономию топлива, за создание зимнего запаса для нас это не быстро проходящая кампания, а большая, повседневная работа. В депо была проведена теплотехническая конференция, которая помогла вскрыть ряд причин пережога угля на паровозах. Лекции машинистов-лунинцев, которые мы организуем довольно часто, помогают всем паровозникам овладеть передо-

выми методами ухода и отопления паровозов. Так, например, машинист т. Николаев, имеющий отличные показатели по экономии «черного золота», рассказал о своем методе работы. Этой лекцией машинисты остались особенно довольны.

Какой бы производственный вопрос не разбирала партийная организация, она всегда уделяет самое большое внимание наглядной агитации. Как показал опыт работы последних месяцев, мы добились в этой области первых значительных результатов.

«Боевой листок» и деповской «Крокодил» — весьма популярны в депо. Острые, злободневные карикатуры, подкрепленные стихами машиниста-инструктора т. Потапова, помогают нам вести беспощадную борьбу с бракоделами, «паропускателями», нарушителями трудовой и государственной дисциплины.

Одно время депо начало отставать со сдачей Правил технической эксплуатации. Мы выпустили специальный номер «Крокодила» с карикатурой на машинистов, отлынивающих от испытаний. Были упомянуты фамилии тт. Кононова, Починчикова, Саватеева, Черноубова — всего 37 человек. На другой же день половина из них пришла на испытания.

Машинист т. Проканцев отказался отеплеть сам свой паровоз. После выпуска карикатуры он подготовил паровоз к зимней работе силами своей бригады.

Машинист т. Саватеев долгое время делал одну запись о ремонте. Это, конечно, неплохо, но мы знали, что он может работать еще лучше. Партийная организация поговорила с ним, он дал слово работать лучше и вскоре не стал делать ни одной записи. Мы выпустили «Боевой листок» в котором под заголовком «Слова не расходятся с делом», написали о т. Саватееве, как о передовом машинисте, а начальник депо объявил ему благодарность с занесением в личное дело.

«Боевой листок» и деповской «Крокодил», газетная витрина, доски показателей помогают нам ширить предоктябрьское социалистическое соревнование. Из 62 коммунистов нашей партийной группы только два не стахановцы.

Как не нужно руководить партийной группой

(Партгруппа подсобных цехов депо Тюмень)

Не о чем было рассказать на совещании руководителю партийной группы подсобных цехов депо Тюмень тов. Шалаякину. Безымянна, бездеятельна эта группа.

Ни одного положительного ответа на все поставленные вопросы не мог дать этот, с позволения сказать, партийный руководитель группы. Он ничего не знает о соревновании своих коммунистов — рабочих цеха, мастером которого он является. Ему неизвестны обязанности соревнующихся и результаты соревнования.

Есть в цехе неплохие люди, стахановцы. За счет передовиков производства можно и нужно было пополнять партийные ряды своей организации. Но роста не было. Шалаякин охотно с этим соглашается, признается, что это очень плохо, расписывается в полной своей бездеятельности и беспомощности.

— Есть ли план работы вашей группы? — спрашивают Шалаякина.

— План, конечно, нужен, — отвечает он, — без плана работать

плохо, но у меня этого плана нет — это мое упущение.

Из подобных ответов и состоял весь «доклад» Шалаякина.

Любой вопрос, касающийся работы партийной группы, вся деятельность Шалаякина — сплошное упущение.

Следует сказать одно: выборы Шалаякина группоргом подсобных цехов — это упущение коммунистов данной организации.

В цехе слабо поставлена наглядная агитация. Нет гласности соревнования, не было борьбы за авангардную роль коммунистов. Вся работа шла самотеком.

Бесспорно, за такой провал партийной работы должен нести ответственность не один Шалаякин. Здесь большая вина лежит и на партийном бюро (секретарь тов. Асямов). Бюро обязано было ежедневно следить и замечать во время все неблагоприятное в группе, своевременно помочь выправить работу, поднять роль партийной группы до уровня требований военного времени.

В помощь молодым железнодорожникам

Как не допустить порчи стокера зимой

Предстоящей зимой на паровозах будет работать много молодых железнодорожников, которым придется впервые столкнуться с зимними трудностями. Не все знают, как ухаживать за такой ответственной деталью локомотива, как стокер. Об этом свидетельствуют уроки прошлой зимы.

В течение ноября 1941 года в депо Свердловск-сортировочная произошло 11 случаев отказа стокера в работе, а именно: попадания посторонних предметов в лоток конвейера, вызвавшие поломку винтов стокера на паровозах у машинистов тт. Ульянова и Косогурова; замерзание угля в хоботе и спрессовывание его в шаровой головке, что привело к поломкам больших винтов на паровозах у машинистов тт. Елисеева, Дмитриева, Пестова, Заботных и Калганова; протекание воды в лоток конвейера из-за течи тендерного бака, вызвавшие также поломку больших винтов стокера на паровозах у машинистов тт. Уварова и Иванова.

Анализ показывает, что все эти порчи произошли вследствие несоблюдения основных правил ухода за стокерами вообще и в частности в зимних условиях.

Недостаточный уход за стокерами может привести к следующим неисправностям.

1. В машине: излом шатунов, излом эксцентриковых тяг, замораживание трубопровода для подачи пара в машину.

2. В конвейере: поломка зубцов колес зубчатой передачи, срез болта, укрепляющего квадрат хвостовика вала большого зубчатого колеса в пазу вала большого винта, срез ограничителя шаровой головки, не допускающего вращения хобота, срез стопорного болта головки стокера.

3. В распределительной головке: замораживание трубопровода и аппарата для дутья, засорение и обгорание дутьевых отверстий.

Исправная и безотказная работа стокера может быть обеспечена при соблюдении следующих кратких правил:

1. Картер машины, а также масленки для реверсивного клапана цилиндров, золотников и секционной масленки должны быть всегда исправными, чистыми и наполненными маслом соответствующего качества.

2. При приемке паровоза обязательно проверяется исправность всех дутьевых отверстий поочередным открытием регулирующих вентилей дутья, а также исправная работа машины, как вхолостую, так и при подаче угля.

3. Стокер должен быть обязательно выключен и отопление ведется только вручную при заправке топki, стоянках на перегонах, станциях и у депо, езде без пара, езде с малыми форсировками котла, продувках котла сажесудувателями.

4. При стоянках перед отправлением поезда (или езде по площадкам и уклонам перед затяжными подемами) колосниковая решетка обязательно забрасывается вручную равномерным слоем смоченного угля.

5. Стокер включается (по приказанию машиниста) только после открытия регулятора, при большой форсировке котла, через 1-2

минуты для тощих углей и через 3-4 минуты для жирных углей.

6. При стокерном отоплении необходимо:

а) смачивать систематически уголь в теплые времена года в тендере, а зимой — у распределительной плиты головки стокера (или же в тендере при условии, что смоченный уголь попадает в лоток конвейера в подмороженном состоянии);

б) разбивать на мелкие части крупные куски угля и своевременно удалять посторонние предметы, могущие попасть в лоток конвейера и вызвать поломку большого винта или срез болтов в соединениях;

в) применять обязательно дополнительно ручной способ отопления для заброски смоченного угля в задние углы, бока и прогоревшие места колосниковой решетки;

г) регулировать давление пара в дутьевом аппарате (от 0,5 до 5 атм.) и машине стокера (от 0,5 до 5 атм.) соответствием сорту угля, его влажности, слою топлива на решетке и цвету дыма, выходящего из трубы;

д) поддерживать равномерную толщину слоя топлива по всей площади колосниковой решетки, за исключением задней части ее, где слой топлива должен быть несколько выше;

е) добиваться цвета дыма, выходящего из трубы, не темнее светло-серого.

7. Стокер выключается (по приказанию машиниста) за 1-3 минуты до закрытия регулятора. К этому времени весь уголь в лотке конвейера должен быть полностью израсходован, для чего кочевар прекращает подачу угля в лоток конвейера за 3-5 минут до выключения стокера.

8. Зимой перед стоянками во избежание смерзания угля в лотке конвейера и поломки большого винта (или среза болтов в соединениях) следует плавко пускать машину стокера на обратный ход и полностью освободить и очищать лоток конвейера от угля.

9. Зимой после выключения стокера прогревать дутьевой аппарат (0,5 атм.) и машину стокера (0,5 атм.).

10. Не допускать попадания воды в бункер тендера из тендерного бака или пропуска сальников водозапорных вентилей.

11. Систематически осматривать картер и своевременно спускать воду из него и тем самым устранять поломки деталей машины, которые могут возникнуть вследствие замерзания воды.

12. При наличии плотного примерзания угля к стенкам хобота и шаровой головки необходимо их отогреть (горящим коксом), затем влажный уголь удалить из углерода и некоторое время подавать в лоток конвейера сухой уголь.

Добросовестное и сознательное выполнение этих несложных правил, как показала практика, обеспечивает полностью исправную работу стокера в условиях суровой уральской зимы.

В. ПАНСКИЙ — инженер Дома техники, кандидат технических наук.

Улучшить связь на дистанции пути

Связь с дорожными мастерами поддерживается на дистанции посредством селектора. Но разговаривать почти невозможно из-за постоянного шума на линии. Выбывшие кнопки, как правило, не работают. Электромеханики редко интересуются путевскими селекторами.

Начальник возмездной дистанции связи т. Весенко и его заместитель т. Петухов вместо того, что-

бы наладить связь, сваливают вину на начальника девятой дистанции связи т. Старченко, а тот, в свою очередь, обвиняет восьмью.

Жалобы в службу связи также ни к чему не приводят.

В. ДАВИДОВ — заместитель начальника по политчасти 8 дистанции пути.

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

Центр партийной работы — в партгруппу

Сейчас перед партийными организациями транспорта, перед партийными группами, перед каждым коммунистом в отдельности стоят вполне ясные, определенные задачи — организовать работу так, чтобы дать больше продукции фронту, оказать максимальную помощь Красной Армии в защите Сталинграда.

Всю политико-массовую воспитательную работу следует направить на еще большее развертывание предоктябрьского социалистического соревнования, на перевыполнение норм, на перевыполнение взятых обязательств.

Первоочередная задача каждой партийной группы — добиться, чтобы в цехе не было ни одного не соревнующегося, ни одного рабочего, не выполняющего производственных норм. Лучшую помощь фронту окажет та партийная группа, которая добьется того, что каждый коммунист станет вожаком на производстве, будет экономить топливо и создавать зимний запас, экономить материалы и запасные части, организует продвижение поездов по военному.

Кроме производственных вопросов в центре внимания должна находиться и агитационно-массовая работа, с которой у нас дела обстоят далеко неблагоприятно. Нужно повседневно держать в курсе всех текущих событий каждого железнодорожника, систематически читать сводки советского информбюро, газеты. На конкретных примерах показывать влияние нашей дороги, депо, станции, цеха, любой хозяйственной единицы на ход Отечественной войны. На собственных примерах рассказать, как может отразиться на фронте или на работе промышленных предприятий несвоевременная выдача паровоза, сорванный с графика поезд, задержка в пути, невыполнение программы одного цеха и т. д.

Вся партийно-массовая работа в цехе должна отражать жизнь собственного производства, должна быть направлена на всевозрастающий подъем работы.

Обеспечить выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок, снабдить фронт в полной мере его потребностей — такова главная задача.