

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа жел. дор. им. Л. М. Кагановича

Пятница, 6 августа 1943 г.
№ 92 (2386)

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
газеты „ПУТЕВКА“
и корреспондентского пункта
газеты „ГУДОК“

ДАВАЙТЕ, ТОВАРИЩИ, В АВГУСТЕ — СЕНТЯБРЕ ЗАВЕРШИМ ПОДГОТОВКУ К ЗИМНЕЙ РАБОТЕ, А ОКТЯБРЬ СДЕЛАЕМ МЕСЯЦЕМ МАССОВОЙ ПРОВЕРКИ ГОТОВНОСТИ ВСЕХ ПРЕДПРИЯТИЙ К ЗИМЕ!
(Из обращения коллектива Томской дороги ко всем железнодорожникам Советского Союза).

ПРИКАЗ

ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО
Генерал-полковнику **ПОПОВУ**
Генерал-полковнику **СОКОЛОВСКОМУ**
Генералу армии **РОКОССОВСКОМУ**
Генералу армии **ВАТУТИНУ**
Генерал-полковнику **КОНЕВУ**

СЕГОДНЯ, 5 АВГУСТА ВОЙСКА БРЯНСКОГО ФРОНТА ПРИ СОДЕЙСТВИИ С ФЛАНГОВ ВОЙСК ЗАПАДНОГО И ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОЖЕСТОЧЕННЫХ БОЕВ ОВЛАДЕЛИ ГОРОДОМ ОРЕЛ.

СЕГОДНЯ ЖЕ ВОЙСКА СТЕПНОГО И ВОРОНЕЖСКОГО ФРОНТОВ СЛОМИЛИ СОПРОТИВЛЕНИЕ ПРОТИВНИКА И ОВЛАДЕЛИ ГОРОДОМ БЕЛГОРОД.

МЕСЯЦ ТОМУ НАЗАД, 5 ИЮЛЯ НЕМЦЫ НАЧАЛИ СВОЕ ЛЕТНЕЕ НАСТУПЛЕНИЕ ИЗ РАЙОНОВ ОРЛА И БЕЛГОРОДА, ЧТОБЫ ОКРУЖИТЬ И УНИЧТОЖИТЬ НАШИ ВОЙСКА, НАХОДЯЩИЕСЯ В КУРСКОМ ВЫСТУПЕ, И ЗАНЯТЬ КУРСК.

ОТРАЗИВ ВСЕ ПОПЫТКИ ПРОТИВНИКА ПРОРВАТЬСЯ К КУРСКУ СО СТОРОНЫ ОРЛА И БЕЛГОРОДА, НАШИ ВОЙСКА САМИ ПЕРЕШЛИ В НАСТУПЛЕНИЕ И 5 АВГУСТА, РОВНО ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ПОСЛЕ НАЧАЛА ИЮЛЬСКОГО НАСТУПЛЕНИЯ НЕМЦЕВ, ЗАНЯЛИ ОРЕЛ И БЕЛГОРОД.

ТЕМ САМЫМ РАЗОБЛАЧЕНА ЛЕГЕНДА О ТОМ, ЧТО БУДТО БЫ СОВЕТСКИЕ ВОЙСКА НЕ В СОСТОЯНИИ ВЕСТИ ЛЕТОМ УСПЕШНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ.

В ОЗНАМЕНОВАНИЕ ОДЕРЖАННОЙ ПОБЕДЫ 5. 129. 380 СТРЕЛКОВЫМ ДИВИЗИЯМ, ВОРВАВШИМСЯ ПЕРВЫМИ В ГОРОД ОРЕЛ И ОСВОБОДИВШИМ ЕГО, ПРИСВОИТЬ НАИМЕНОВАНИЕ «ОРЛОВСКИХ» И ВПРЕДЬ ИХ ИМЕНОВАТЬ: 5 ОРЛОВСКАЯ СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ, 129 ОРЛОВСКАЯ СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ, 380 ОРЛОВСКАЯ СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ.

89 ГВАРДЕЙСКОЙ И 305 СТРЕЛКОВЫМ ДИВИЗИЯМ, ВОРВАВШИМСЯ ПЕРВЫМИ В ГОРОД БЕЛГОРОД И ОСВОБОДИВШИМ ЕГО, ПРИСВОИТЬ НАИМЕНОВАНИЕ «БЕЛГОРОДСКИХ» И ВПРЕДЬ ИХ ИМЕНОВАТЬ 89 ГВАРДЕЙСКАЯ БЕЛГОРОДСКАЯ СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ, 305 БЕЛГОРОДСКАЯ СТРЕЛКОВАЯ ДИВИЗИЯ.

СЕГОДНЯ, 5 АВГУСТА В 24 ЧАСА СТОЛИЦА НАШЕЙ РОДИНЫ — МОСКВА БУДЕТ САЛЮТОВАТЬ НАШИМ ДОБЛЕСТНЫМ ВОЙСКАМ, ОСВОБОДИВШИМ ОРЕЛ И БЕЛГОРОД, ДВЕНАДЦАТЬЮ АРТИЛЛЕРИЙСКИМИ ЗАЛПАМИ ИЗ 120 ОРУДИЙ.

ЗА ОТЛИЧНЫЕ НАСТУПАТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОБЪЯВЛЯЮ ВЛАГОДАРНОСТЬ ВСЕМ РУКОВОДИМЫМ ВАМИ ВОЙСКАМ, УЧАСТВОВАВШИМ В ОПЕРАЦИЯХ ПО ОСВОБОЖДЕНИЮ ОРЛА И БЕЛГОРОДА.

ВЕЧНАЯ СЛАВА ГЕРОЯМ, ПАВШИМ В БОРЬБЕ ЗА СВОБОДУ НАШЕЙ РОДИНЫ.

СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!

ВЕРХОВНЫЙ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ МАРШАЛ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА **И. СТАЛИН.**

5 АВГУСТА 1943 Г.

МОСКВА САЛЮТУЕТ ДОБЛЕСТНЫМ ВОЙСКАМ, ОСВОБОДИВШИМ ОРЕЛ И БЕЛГОРОД

Согласно приказу Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, вчера, 5 августа, столица нашей Родины — Москва салютовала доблестным войскам Брянского фронта, освободившим при содействии с флангов войск Западного и Центрального фронтов город Орел,

и войскам Степного и Воронежского фронтов, освободившим город Белгород.

Ровно в 24 часа был дан первый залп из 120 орудий. Всего было дано 12 залпов, производившихся через каждые тридцать секунд в течение шести минут.

(ТАСС)

По-большевистски подготовим транспорт к зиме

Обращение коллектива Томской дороги ко всем железнодорожникам Советского Союза

Дорогие товарищи!

Приближается третья военная зима. Мы идем навстречу ей в обстановке развернувшихся ожесточенных битв. В районе Орла Красная Армия нанесла новые сокрушительные удары по врагу. В этот напряженный момент Родина требует от нас железнодорожников, всеми силами поддерживать наступающую Красную Армию. Предстоит упорная работа. У железнодорожников нет сейчас более важной задачи, чем подготовка к зимним перевозкам. Заблаговременно, не медля ни одного дня, с невиданной доселе энергией и тщательностью развернем подготовку к зиме.

Учтя уроки прошлого года, сконцентрируем внимание на главном. Решающим является ускорение оборота паровозов и вагонов, выполнение регулировочных заданий, графика движения поездов. В зиму мы должны вступить с хорошо налаженной эксплуатационной работой, с нормальным парком вагонов на дорогах и узлах.

Страна не простит нам, если в такой ответственный момент мы проявим благодушие и беспечность в подготовке к зиме.

Успех зимней работы будут решать кадры. На транспорт пришло много новых людей, главным образом молодежь и женщины. Первейшая обязанность командиров, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций — вооружить эти кадры идейно, передать им технический опыт зимней работы, проэкзаменовать их в знании правил и инструкций, проявить максимум заботы об их бытовых нуждах. Сеть краткосрочных курсов, стахановско-лунинские школы, индивидуальное обучение, шефство старых кадровых рабочих над новичками и отстающими — все это сейчас должно быть приведено в действие. Лунинское движение, вскрывшее в военное время огромные внутренние резервы, должно в период подготовки к зиме найти самое широкое распространение.

Война властно требует установления железной дисциплины, беспрекословного выполнения приказов и распоряжений начальников подчиненными, наведения военного порядка и организованности во всех предприятиях железнодорожного транспорта. Малейшее нарушение Указа от 15 апреля 1943 года и Устава о дисциплине может нанести большой ущерб транспорту. Значит, готовясь к зиме, мы должны укрепить трудовую и производственную дисциплину.

Мы отмечаем сейчас Сталинский день железнодорожника — знаменательную историческую дату приема работников транспорта в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и прави-

тельства. Этот день должен явиться поворотным пунктом в нашей работе по подготовке хозяйства и кадров транспорта к зиме.

Поддерживая призыв динамовцев и актива железнодорожников Московского узла, мы обращаемся к всем работникам транспорта с призывом организовать социальное соревнование на отличную подготовку к зиме, на достойную встречу 26-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Берем на себя следующие обязательства:

1. Образцово выполнять приказы и мероприятия по подготовке к зиме, намеченные НКПС.
2. Закончить ремонт и отопление служебных помещений и строений на 10 дней раньше срока.
3. Ускорить оборот вагонов на 5 часов и паровозов — на 1 час против нормы.
4. Путем мобилизации внутренних ресурсов отопить силами и средствами железнодорожников и их семей не менее 50 процентов паровозного парка.
5. К 1 ноября сэкономить 35.000 тонн угля путем уменьшения расхода, широкого использования отходов и применения местных видов топлива, отложить в зимний наркомовский фонд не менее 0.000 тонн топлива. На 50 процентов отказаться от централизованного снабжения водокачек опливом, используя местные ресурсы.
6. В течение августа и сентября завести и создать зимний запас топлива и сырья во всех предприятиях дороги и предприятиях промышленности, обслуживаемых дорогой.
7. Путем мобилизации внутренних ресурсов создать месячный запас деталей для ремонта паровозов и вагонов.
8. Досрочно, к 15 сентября, закончить годовую программу среднего, капитального и текущего ремонта пути, применяя скорост-

ные методы. К этому же сроку отремонтировать сверх плана 50 километров пути средним ремонтом по классификации № 1. К 15 сентября отремонтировать все снегоуборочные машины и снегоочистители. Путем использования внутренних ресурсов обеспечить потребность дороги в щитах, кольях и снегоуборочном инвентаре.

9. Досрочно, к 15 ноября, выполнить установленный приказом № 583-Ц на август—ноябрь план капитального, среднего и восстановительного ремонта вагонов. Подготовить буксосомазочное и автотормозное хозяйство в сроки, установленные НКПС.

10. Полностью выполнить план подготовки кадров ведущих профессий, к 1 сентября закончить дачу испытаний по Правилам технической эксплуатации и инструкции о работе в зимних условиях.

11. К 15 сентября полностью закончить подготовку и ремонт спецодежды.

12. Обеспечить своевременную и высококачественную уборку рожая как в совхозах, подсобных хозяйствах, так и на коллективных и индивидуальных огородах, подготовить овощехранилища, наладить образцовую работу столовых, ларьков, магазинов, хлебопекарен.

13. К 1 октября отремонтировать жилые помещения, максимально используя творческую инициативу жильцов, путем самозаготовок создать необходимый запас топлива для бытовых нужд.

Давайте, товарищи, в августе—сентябре завершим подготовку к зимней работе, а октябрь сделаем месяцем массовой проверки готовности всех предприятий к зиме!

Восудушевленные приказом Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, с новой силой развернем социалистическое соревнование, будем работать с удвоенной энергией, чтобы приблизить час великой победы над немецко-фашистскими мерзавцами.

По поручению коллектива работников Томской дороги письмо подписали:

М. КУЛЫГИН — секретарь Новосибирского обкома ВКП(б), **В. ОБОРОТОВ** — начальник Томской дороги, **И. ГРИШИН** — председатель Новосибирского облисполкома, **ТИМОЩЕНКО** — председатель ЦК союза железнодорожников дорог Востока и Дальнего Востока, **М. ПАРШИН** — секретарь Кемеровского обкома ВКП(б) по транспорту, **В. КОРНЕЕВ** — председатель Дорпрофсожа, **Н. ЛУНИН** — машинист депо Новосибирск, **Ф. ШИШОВ** — маневровый диспетчер ст. Усяты и другие. Всего письмо подписали 45.139 человек.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Сегодня, в 19 часов местного времени, в зале заседания Управления дороги состоится

ОБЛАСТНОЕ СОВЕЩАНИЕ АКТИВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ДОРОГИ им. Л. М. КАГАНОВИЧА и ТРАНСПОРТНЫХ РАБОТНИКОВ

ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

Повестка дня: о подготовке дороги и транспортных цехов предприятий к работе в зимних условиях. Докладчик — секретарь Свердловского Обкома ВКП(б) тов. **Аристов**.

Товарищи железнодорожники и работники транспортных цехов предприятий! Упорно и всесторонне готовьте свое хозяйство к зиме!

Что показал месяц работы по графику оборота

Введение графика оборота паровозов на Камышловском отделении повысило дисциплину, сплотило паровозников и движенцев в борьбе за эффективное использование паровозов. Повысилась роль паровозных диспетчеров. Диспетчеры тт. Полев, Овчинников, Куракин стали настоящими организаторами борьбы за ускоренный оборот локомотивов. Они заботятся о том, чтобы депо своевременно выдавало паровозы под поезд, быстро экипировало их, связываются с машинистами во время следования паровозов в пути.

Всемерно борются за ускорение оборота паровозов и диспетчеры-движенцы.

Когда паровоз был выбит из графика, диспетчер тов. Меньшин предоставил поезду «зеленую улицу» и обернул локомотив на Поклевском участке за 5 часов, вдвое быстрее установленного времени.

Ведущей силой в борьбе за график являются машинисты. Хорошо ухаживая за паровозами, они водят поезд с высокой скоростью, перевыполняют опережные нормы скорости и всемерно повышают эксплуатационные измерители локомотивов.

В среднем за месяц эксплуатационный оборот графиковых паровозов выразился в 104 проц. к норме, среднесуточный пробег перевыполнен на 9 проц. Передовые машинисты тт. Савин, Мелехин, Шуклин, Суворов превысили

норму среднесуточного пробега от 17 до 30 километров и сократили оборот паровозов на 2—3 часа против задания. Улучшение использования паровозов позволило депо отставить 4 локомотива в запас.

За месяц машинисты графиковых паровозов сэкономили 296 тонн топлива. Характерно, что топливо экономят все машинисты за исключением одного лишь т. Чуркина, который допустил пережог. Первый месяц работы по графику дал неплохие результаты. Однако есть и недостатки. Мы не учли разницу работы на Свердловском и Поклевском плечах. В результате паровозные бригады, работающие на Свердловском плече, переутомлялись, а на Поклевском — работали не с полной нагрузкой. В графике составленном на август, мы вводим чередование поездов, с тем чтобы труд между паровозными бригадами был распределен равномерно.

Нет еще порядка в использовании камышловских паровозов на Свердловском отделении. По графику в Свердловске предусмотрен отдых паровозных бригад. Между тем время для этого отдыха свердловские диспетчеры часто расходуют на покрытие простоев паровозов на подходах к узлу.

С 1 августа мы перевели на графиковую работу 75 проц. паровозов.

В. УСАРЕВ — старший диспетчер паровозного отделения.

Создадим областные паровозо-ремонтные мастерские

Маневровая работа на заводских сортировочных станциях резко ухудшилась, что вызвало задержку подвижного состава. Одна из основных причин этого заключается в запущенности паровозного парка транспортных цехов. Около 60 процентов маневровых паровозов, принадлежащих ряду заводов, находятся в ремонте. На одном заводе паровоз № 725 из-за надреза гребней у бандажа бездействует вот уже два года. Директор другого завода по разным несправностям отставил за бором 8 локомотивов, а директор ТЭЦ — половину имеющегося у него паровозного парка.

Одна из главных задач подготовки заводского транспортного хозяйства к зиме заключается в том, чтобы немедленно привести в образцовый порядок маневровый паровозный парк. Ясно, что далеко не все заводы имеют возможность создать у себя достаточно мощную техническую базу для ремонта локомотивов. Если на подездных путях работает 2—3 паровоза, то в этом случае, разумеется, нет смысла строить при заводе депо. Однако есть необходимость в создании мощных паровозо-ремонтных мастерских, которые бы обслуживали нужды всех предприятий области.

К. ГУБАРЕВ — начальник железнодорожного цеха завода.

Покончить с недооценкой единой технологии

В марте командиры и стахановцы станции Смычка и Ново-Тагильского металлургического завода ввели единый технологический процесс. Нельзя сказать, чтобы все возможности, имеющиеся на станции и на заводе, были уже использованы. Однако то, что в первые месяцы удалось достигнуть, является несомненным успехом борьбы за ускорение оборота вагона. При значительном увеличении грузотока простой вагонов на подездных путях сокращен на 7—8 часов. С марта по июнь дополнительные перевозочные ресурсы добытые благодаря внедрению единого технологического процесса, превышают три тысячи вагонов.

Опыт тагильских металлургов и железнодорожников подтвердил необходимость и жизнеспособность единой технологии. Однако далеко не все директора заводов и начальники станций охотно берутся за это важное дело. Проведенный недавно рейс бригады «Гудка» и «Уральского рабочего» показал, к чему приводит игнорирование единого технологического процесса на Уралмашзаводе. Только после рейда руководители завода и станции Свердловск-пассажирская ввели в действие технологический процесс. Простой кольцевых маршрутов сразу снизился в три раза. Но это нельзя считать серьезным успехом. На заводе имеют место вопиющие нарушения технологической дисциплины, с которыми не ведут борьбы ни зам. дирек-

тора т. Жихарев, ни начальник транспортного отдела т. Назаров. Бригада академика В. Н. Образцова разработала единый технологический процесс для Тагильского вагонозавода. Но на заводе нашлись рутинеры и сутяжники, отмахнувшиеся от единого технологического процесса.

— Увеличьте нам норму простоя вагонов, тогда мы введем единую технологию, — заявляет заместитель директора завода т. Глаголев.

Игнорирование организационно-технических и рационализаторских мероприятий, составляющих основу единого технологического процесса, наносит немалый ущерб государственным интересам. Из-за недопустимо избыточного простоя вагонов на заводе, где заместителем директора т. Глаголев, дорога теряет огромные погрузочные ресурсы, составляющие ежемесячно несколько тысяч вагонов.

То, что творится на Вагонозаводе, в большей или меньшей степени можно наблюдать на Верх-Исетском металлургическом, Уральском алюминиевом, Трубном и многих других заводах, а также на Богословских угольных копях, железных и медных рудниках.

Пора положить конец рутине и сутяжничеству и по-большевистски взяться за повсеместное внедрение единых технологических процессов работы транспортных цехов предприятий и станций дороги.

И. КИЧИГИН — работник грузовой службы.

ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ТРАНСПОРТНИКОВ УРАЛА

Вместе с доменщиками, шахтерами, сталеварами, танкостроителями ведут упорную борьбу за усиление помощи фронту, за дальнейший подъем военной индустрии сталинского Урала и железнодорожники нашей магистрали.

На дороге имени Л. М. Кагановича ключом бьет творческая патристическая инициатива передовых людей. Знатный диспетчер Николай Еремин внес ряд ценных предложений, направленных на ускорение перевозок. По почину коллектива Баженовской дистанции пути с 25 мая по 1 августа на дистанциях дороги состоялось 35 массовых выходов на ремонт пути, в которых участвовало 13.500 человек. Во время этих выходов выполнен средний ремонт 56 километров пути. 895 путеобходчиков дороги, организовавшись в 187 бригад, произвели планово-предупредительный ремонт 200 километров. Стараясь как можно лучше удовлетворить потребность заводов в сырье, дежурный по Н. Тагильскому отделению Вениамин Балакин начал соревнование за увеличение числа рейсов кольцевых маршрутов за счет ускоренного их оборота.

Задача руководителей дороги, отделений и депо состояла в том, чтобы неустанно развивать замечательные начинания патристов, использовать их для лучшей подготовки магистрали к зимней работе. Но этого, к сожалению, не случилось. Чего стоят разговоры начальника службы движения Попова и начальника Свердловского отделения Корецкого о необходимости подготовиться к зиме, если они в этой работе упустили главное звено, если они оторвались от коллектива, отмахнулись от ереминского движения, от инициативы Балакина, от всего нового и ценного, что рождается на отделениях и станциях? О том, с каким энтузиазмом работники линии готовятся к труднейшему периоду всей работы, свидетельствует тот факт, что в течение месяца каждую субботу все железнодорожники, не связанные непосредственно с движением поездов, выходят вместе с членами своих семей на работу по подготовке хозяйства депо, станций, вагонных участков и дистанций пути к суровой уральской зиме. Однако, энтузиазм коллектива, его энергия не направлены руководством дороги

на устранение узких мест. Вспомним, с чего начались затруднения на дороге в прошлую зиму. Как только ударили морозы, на угольном складе в Тюмени вышел из строя угледоёмный кран. С большими переборами работала пескосушилка, уголь в ямах, залитый водой, смерзся. Экипировка паровозов производилась недопустимо долго, что привело к почти полному прекращению движения поездов и к резкому увеличению рабочего парка вагонов. Такое же тревожное положение было на Камышловском и Надеждинском угольных складах. Учили ли командиры паровозной службы урок прошлой зимы? Нет, не учили. На Тюменском угольном складе, откуда в прошлую зиму начались все трудности на дороге, до сих пор не приступили к ремонту крана и двухсторонней механизированной угольной эстакады. Состояние пескосушилки таково, что она может выйти из строя еще до наступления морозов. Тractionные пути запущены. Общежития молодых угольщиков к зиме не подготовлены, спецодежда не отремонтирована.

Оказывается, тюменский угольный склад не является исключением. План ремонта кранов и в целом по дороге не выполняется. Очень плохо выполняется оздо-

ровительный ремонт в депо Свердловск-сортировочная. Многие паровозы месяцами ждут очереди, чтобы встать на ремонт. Некоторые из них уже разукомплектованы. На паровозе № 667 не оказалось правого эксцентрикового дышла. Разобран и расхищен левый инжектор, манометры, запорные вентили, буксы, тормозные тяги и другие части.

Насколько вредно командирам поддаваться настроениям благодарности, видно из многих других фактов. На днях руководство дороги отнесло депо Надеждинск к числу передовых за то, что оно якобы выполняет промысловый ремонт в точно установленное по норме время. В действительности же ремонт паровозов в Надеждинске производится медленно и недоброкачественно. По 10—12 часов простаивают паровозы в ожидании ремонта, по 4—6 часов тратится на устранение недоделок, обнаруженных после ремонта. Но все это время, потерянное из-за неорганизованности в работе ремонтных цехов, руководители депо относят за счет движенцев, числят локомотивы в эксплуатации.

Многое еще надо сделать для ускорения оборота паровозов. После приказа № 545-Ц среднесуточный пробег паровозов по дороге

против прошлого года увеличился на 30 километров, а полезная работа локомотива — на 1,4 часа в сутки. Для нашей дороги это нельзя считать достижением. Как уже отмечалось в газетах «Гудок» и «Путевка», новые графики, утвержденные управлением дороги, препятствуют использованию всех ресурсов для ускорения оборота паровозов. Графики предусматривают 6- и 8-часовой простой локомотивов в тех пунктах оборота, где они могут находиться не более 2—3 часов.

Паровозники, вагонники, путейцы, движенцы и связисты должны сейчас критически подойти к оценке той работы, которая ведется ими по подготовке людей и хозяйства к зиме. Не надо бояться недостатков, надо их вовремя обнаруживать и по-большевистски устранять.

Все силы, всю энергию партийных и непартийных большевиков дороги имени Л. М. Кагановича и Свердловской области надо направить сейчас на обеспечение успешной работы зимой.

Н. ПОКРОВСКИЙ — секретарь Свердловского обкома ВКП(б) по транспорту.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.