

# ПУТЕВКА

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

№ 133 (2126) Воскресенье, 21 декабря 1941 г.

Год издания 9-й  
Цена 10 коп.

## Трофеи войск Западного фронта за период с 11 по 17 декабря

В сводке Сов. Информбюро от 13 декабря сообщалось о трофеях Западного фронта за период с 16 ноября по 10 декабря. В настоящей сводке сообщается о трофеях Западного фронта за период от 11 по 17 декабря. Всего за это

время захвачено у противника: самолетов 8, танков 319, бронемашин 48, орудий 484, минометов 231, пулеметов 659, автоматов 1.093, автомашин 3.729, мотоциклов — 440. За период от

11 по 17 декабря всего на Западном фронте уничтожено до 22 тысяч немецких солдат и офицеров.

СОВИНФОРМБЮРО.

## САМООТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ ПОМОЖЕМ КРАСНОЙ АРМИИ ГРОМИТЬ И ИСТРЕБЛЯТЬ ФАШИСТСКИХ ОККУПАНТОВ!

### Смело отразить натиск морозов и бурянов

Наступает наиболее трудный и ответственный период работы железнодорожного транспорта. В конце декабря и в январе на нашей дороге бывают самые суровые морозы, самые сильные метели и бураны. Нынешняя зима — особенная, военная; к трудностям зимы прибавились трудности, связанные с войной.

Каждый работник нашей дороги должен удешевить энергию в преодолении этих трудностей. От него требуется, чтобы он проявил максимум инициативы и находчивости. Именно теперь, в зимние месяцы, железнодорожники держат экзамен перед Красной Армией.

Уроки работы нашей дороги в прошлую зиму и в начале этой зимы учат нас многому. Они говорят о том, что там, где трудностям противопоставляют большевикскую настойчивость и напористость, где не обороняются, а смело наступают, не бывает срыва работы. Они также учат тому, что лучше всех справляются с зимними трудностями такие коллективы, где широко применяются скоростные методы.

Вся дорога знает замечательные примеры борьбы со снегопадами коллектива Баженовской дистанции пути. Здесь организовали массовые выходы на снегоборьбу путейцев и колхозников. Поэтому баженовцы, при любом снегопаде, справлялись с уборкой снега по-скоростному и даже помогали своим соседям. Вся дорога также знает и другой пример, когда на Свердловском узле, несмотря на солидную помощь баженовцев, сильно затягивали снегоборьбу.

Это происходило потому, что руководители станций и дистанций пути Свердловского узла недооценивали механизированную очистку снега. Машина Гавриченко здесь делала только три рейса за смену, тогда как на других дорогах достигали 16—18 рейсов, струг работал только на развалке, воздухоудки применялись слабо.

Надо немедленно покончить с антимеханизаторскими настроениями. Механизация в 10—15 раз ускоряет процесс очистки снега. Среди движущихся дороги тоже есть люди, возражающие против скоростных методов работы на оортировочных станциях только потому, что маневровые парки заняты вагонами. Некоторые женщины полагают, что нет возможности применить скоростную обработку прибывших составов при временных затруднениях с вывозом готовых поездов. Это вредное мнение. Наоборот, только скоростной метод может предотвратить переполнение парков прибытия и задержку поездов на подходах.

Война обязывает покончить с настроениями мирного времени. Старые нормы и мерки теперь непригодны. Надо всю работу настраивать на скоростной, военный лад. Особенно важно это теперь, в период суровых морозов и больших снегопадов. Шире откроем дорогу передовикам, станциям, применяющим скоростные методы обработки поездов, очистки путей и стрелок от снега. Шире будем применять механизацию в борьбе со снежными заносами.



По представлению хозяйственной, партийной и профсоюзной организаций паровозного депо Свердловск-пассажирская руководство дороги, политотдела и дорпрофсожа за стахановскую работу в условиях военного времени и отличную подготовку к работе в зимний период заносит на Дорожную доску почета

Тов. ЗУБРИЦКОГО ГЕОРГИЯ ЯКОВЛЕВИЧА

Один из старейших кадровых работников депо тов. Зубрицкий обучил токарному делу десятки молодых рабочих, внес и осуществил значительное количество рационализаторских предложений по улучшению работы станков.



В дни Отечественной войны советского народа с кровавыми бандами немецких захватчиков тов. Зубрицкий одним из первых в депо завоевал почетное

звание двухсотника-стахановца военного времени. Обычная производительность тов. Зубрицкого 2—3 нормы.

Работая самоотверженно, не покладая рук, тов. Зубрицкий показывает образцы патриотического служения родине, возглавляет в депо социали-

стическое соревнование за право держать овеянное боевой славой знамя имени 3-й гвардейской дивизии.

### Соревнование железнодорожников за знамя имени 3 гвардейской стрелковой дивизии

#### ★ ЧЕТКАЯ РАБОТА ДИСПЕТЧЕРА

Стопроцентное отправление и проследование поездов по графику — такую задачу поставил перед собой в социалистическом соревновании за право держать переходящее красное знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии диспетчер южного участка Надеждинского отделения комсомолец Николай Новиков.

13 декабря перед дежурством он, ознакомившись с поездным положением, пришел на планерное совещание смены дежурного по станции Надеждинский завод тов. Гагарина. На планерке он взял на себя обязательство обеспечить четкую работу всех станций своего участка и вызвал на социалистическое соревнование коллектив смены тов. Гагарина.

В эту смену тов. Новиков держал тесную связь со всеми

дежурными станциями участка. Помогая им в работе, он обеспечил 100-процентное отправление и проследование поездов по графику.

За это дежурство особенно хорошо работала смена тов. Гагарина, обеспечившая быстрое формирование и отправление поездов. Замечательно работали составитель тов. Гребенкин и машинист маневрового паровоза тов. Чегаев. Так же хорошо работала и смена дежурного по станции Верхотурье тов. Бабаилова.

Первые успехи тов. Новиков закрепляет. 18 декабря он вновь организовал социалистическое соревнование со сменами дежурных по станциям своего участка и обеспечил отправление и проследование всех поездов строго по графику.

#### ЗА БЫСТРОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ МАРШРУТОВ С УГЛЕМ И КОКСОМ

Диспетчеры Тюменского отделения движения и паровозного отделения включились в соревнование за быстрое продвижение тяжеловесных маршрутов с углем и коксом и вызвали на слаженную работу диспетчеров Камышловского отделения нашей дороги и Ишимского отделения Омской дороги.

Вступив в дежурство 19 дека-

бря, смена дежурного по отделению движения тов. Шахматова сообщила свой план диспетчерам Камышловского и Ишимского отделений. Тюменцы выполнили свои обязательства. Диспетчер Вагайского участка тов. Данилов полностью принял маршруты, следовавшие с Омской дороги.

КАТАЕВ — редактор газеты «На новом пути».

## ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

(Вечернее сообщение 19 декабря)

В течение 19 декабря наши войска вели бои с противником на всех фронтах. На ряде участков Западного, Калининского и Юго-Западного фронтов наши войска, ведя ожесточенные бои с противником, продолжали продвигаться вперед, заняли ряд населенных пунктов и в числе их г. Руза, г. Тарусса (юго-западнее Серпухова) и Ханино (юго-восточнее Калуги).

За 18 декабря уничтожено 5 немецких самолетов. Наши потери — 3 самолета.

За 18 декабря наша авиация уничтожила и повредила 28 немецких танков, 340 автомашин с войсками и грузами, уничтожила 11 полевых орудий с прислугой, свыше 100 повозок с боеприпасами, подожгла 3 железнодорожных состава, истребила или рассеяла полк вражеской пехоты и 2 взвода конницы.

Части тов. Городнянского, действующие на одном из участков Юго-Западного фронта, разгромили и полностью уничтожили 134-ю немецкую пехотную дивизию. Умелыми маневрами и сокрушительными ударами вынудив командование 134-й немецкой дивизии перейти к обороне, наши части окружили немцев. Все попытки фашистов прорваться на запад ни к чему не привели. 134-я немецкая дивизия уничтожена полностью. Ни одному гитлеровцу из 134 немецкой пехотной дивизии уйти не удалось. Генерал, командующий дивизией, убит. Взяты пленные.

Часть тов. Фофанова, действующая на одном из участков Западного фронта, за один день освободила от немцев 4 населенных пункта и захватила 6 танков, 3 танкетки и 5 автомашин противника.

Усиленно громят врага артиллеристы войск генерала Болдина. Батарея лейтенанта Резвцова в одном бою нанесла большой урон двум батальонам вражеской пехоты, пулеметной роте, уничтожила минометную батарею. Батарея тов. Толоцкого уничтожила 6 немецких танков, 3 автомашины и 2 артиллерийских батареи противника. Обратив в бегство немецкий батальон, бойцы батареи лейтенанта Мазурова захватили 8 минометов.

тов, 6 пулеметов и противотанковое орудие.

Партизаны отряда Тульской области активно помогают частям Красной Армии освобождать свои родные города и села от немецко-фашистских захватчиков. В ночь под 10 декабря 14 партизан во главе с тов. Е. устроили засаду у деревни Ш. Вскоре на дороге появился большой немецкий обоз. Партизаны подпустили фашистов на 10—15 метров и забросали головные подводы гранатами. Уничтожив свыше 20 вражеских солдат и взорвав несколько подвод с боеприпасами, партизаны скрылись. Неподдалеку от деревни Х. партизаны обнаружили заброшенную дачу, в которой остановились немецкие разведчики-мотоциклисты. Ночью партизаны взорвали дом, уничтожив 24 фашистов. За последние дни на минах, установленных партизанами-туляками, подорвались 25 вражеских автомашин с пехотой. 3 немецких грузовика с боеприпасами партизаны отбили у немцев и доставили ближайшим частям Красной Армии.

Успехи советских войск вносят все большую растерянность в ряды немецких солдат. Пленный солдат 303 немецкого пехотного полка Краузе заявил: «Нам обещали отдых после взятия Смоленска — обманули, обещали отдых после взятия Калинин — обманули. К 6 декабря в 1 и 2 ротах нашего полка оставалось по 20 человек. Во всем батальоне из командиров остался только один лейтенант. Нам было приказано занять оборону и отразить наступление русских. После артиллерийского обстрела и атаки русских в роте осталось только 8 человек. Был убит и лейтенант. Смерть от русских пуль и снарядов или плен — ни на что другое не может рассчитывать немецкий солдат». Солдат Ленау пишет своему брату Францу Ленау: «Русские не только не разбиты, а наоборот, становятся все хитрее и настойчивее... Нас теперь интересует только одно — когда мы, наконец, вернемся в Германию». Пленный ефрейтер 516 немецкого полка заявил: «В последнее время настроение немецких солдат еще более ухудшилось. Часто можно услышать такие выражения: «Столько убитых немцев Гитлер ничем не оправдает». В нашей первой роте уже было три случая дезертирства — сбежали солдаты Мюллер, Косс и еще один».

#### ДЕНЕЖНО-ВЕЩЕВАЯ ЛОТЕРЕЯ

Большую активность проявили жены рабочих строительного участка ст. Поклевская, приобретаая билеты денежно-вещевой лотереи. В течение одного дня сумма

подписки среди домохозяек составила 1870 рублей. Т. Тюлькина, Латышева, Поликарпова и другие сразу же внесли деньги.

КОЗЛОВЕВА,



## Используйте внутренние резервы, — крепите мощь нашей родины

### Инициатива стахановцев

Использование внутренних резервов, взаимосооперирование в условиях войны приобретают исключительное значение. Взаимная помощь между предприятиями дает возможность восполнить недостаток деталей или материалов, выйти из любого затруднения.

Коллективы нашего вагонного участка и депо в разрешении этой задачи проделали большую работу. В цехах вагонного депо изготовляется более 60 вагонных деталей, получение которых из материальных складов совершенно прекращено.

Мастером механического цеха членом партии тов. Глушковым совместно со стахановцами тт. Новоселовым, Хохряковым, Золотовым были сделаны штампы, которые дали возможность изготовлять на месте такие детали, как болты, шайбы, шпильки и другие детали и инструменты.

Немалую роль играет в производстве также и ремонт негодных деталей. В мастерских ремонтируется сейчас около сорока видов деталей, что намного сокращает расход средств.

Только по одному вагонному депо и вагонному участку станции Вагай путем реставрации и изготовления на месте деталей из утиля ежемесячно имеется в среднем экономия в 25 тысяч рублей.

Заботой об экономии материалов проникнуты многие работники среднего ремонта вагонов и

буксосмазочного хозяйства. Товарищи Янкина, Дмитриева, Андреева организовали сбор и переработку бывших в употреблении и негодных подбивочных концов. Путем несложного устройства специальных баков, пресса и сушильных шкафов концы после переработки употребляются для заправки букс.

Мастер среднего ремонта вагонов тов. Молчанов со стахановцами — плотниками тт. Анкудиновым, Стрельниковым, Лыхиним и Бочериной организовали изготовление всевозможных мелких деревянных деталей из досок и стоков, снятых с ремонтируемых вагонов. Коллектив также оказывает помощь в изготовлении деталей другим службам и предприятиям города. Для материального склада изготавливаются ведра, вагонные печи, закладки, мостики, кочережки, трубы и проч.

Доклад товарища Сталина воодушевил весь коллектив на более активное использование внутренних ресурсов. Изучая доклад товарища Сталина, смена старшего осмотрщика вагонов члена партии тов. Маркова взяла обязательство в порядке уплотнения рабочего дня изготовлять дополнительно из собранной проволоки за смену 700 штук шпильки разного типа.

**И. ВЫЛЕГЖАНИН** — инструктор буксосмазочного хозяйства вагонного участка ст. Тюмень.

### Яркие цифры

В период великой Отечественной войны каждый рабочий нашего вагоноремонтного пункта ведет борьбу за снижение себестоимости выпускаемой продукции. Об этом ярко говорят цифры.

Если до войны средний ремонт 4-осной гондолы обходился в 919 рублей, то сейчас он обходится в 901 рубль. Еще больше сократилась стоимость ремонта 2-осных платформ. До войны ремонт платформы обходился в 702 рубля, в период войны стоимость его снижена до 587 рублей.

Большое внимание сейчас уделяется сбору металлического лома. Годовая программа по сбору металлолома вагоноремонтным пунктом выполнена уже на 149

процентов. Это дало производству экономию на сумму 28.500 рублей.

Проведение мероприятий, направленных на использование внутренних ресурсов, сбережение дефицитных материалов и запчастей дало пункту экономии государственных средств с начала года более 300 тысяч рублей. Интересно отметить, что экономия, достигнутая за время войны, составляет более 236 тысяч.

Соревнуясь за право держать знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии, стахановцы Гороблагодатского вагоноремонтного пункта обязались экономить каждый грамм металла.

П. Г.

### ЛЮДИ НАШЕЙ ДОРОГИ

## ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПО ПОЛИТЧАСТИ

Среди путейцев второго околотка распространилась весть:

— Мышкин приехал, Иван Николаевич, беседу проводить будет. Вечером в просторной комнате наярмы собрались рабочие, их жены и дети. У стола сидел коренастый, добродушный человек. Это и был Мышкин — заместитель начальника Егоршинской дистанции пути по политчасти.

— Начнем, товарищи, — предложил он. — Сегодня мы прочитаем доклад товарища Сталина на торжественном заседании Московского Совета.

Развернув газету, тов. Мышкин неторопливо, четко стал читать доклад вождя. Все внимательно слушали. По временам чтец останавливался и объяснял непонятные слова — «национализм», «империализм», рассказал о Наполеоне. Завязалась беседа. Люди говорили о недостатках в работе, вносили предложения, как лучше помочь Красной Армии в разгроме фашистов. Надолго затянулась эта интересная беседа. А утром закончилась работа. Путицы по-стахановски ремонтировали путь. Женщины собирали теплые вещи для бойцов, деньги и вещи на по-

стройку военно-санитарного поезда.

Иван Николаевич заслуженно пользуется большим уважением среди путейцев. Они знают его как хорошего агитатора и чуткого, внимательного политического руководителя.

Многое сделал тов. Мышкин для укрепления политической работы на дистанции. Год три назад, до прихода тов. Мышкина, на всей дистанции было только три коммуниста. Беседы, доклады на отдельных околотках были редкостью, стенгазеты выпускались по праздникам. Теперь в парторганизации 27 человек членов и кандидатов партии, на каждом околотке работает два-три опытных агитатора. Многие из них воспитаны и вырастили тов. Мышкин.

Иван Николаевич личным примером показал значение боевой политической агитации. И теперь уже редкий мастер и бригадир не ведет политико-массовую работу. Мастер 2 околотка кандидат в члены ВКП(б) тов. Демир регулярно проводит с рабочими читки и беседы об Отечественной войне, о международных событиях, об



Путеобходчик 6 околотка Егоршинской дистанции тов. Ф. В. ПЛЮЩЕВ, награжденный значком «Ударнику сталинского призыва», в отличном состоянии содержит путевое хозяйство.

Фото В. Лежнина.

### БДИТЕЛЬНЫЙ ПУТЕОБХОДЧИК

Дмитрий Михайлович Растопин заслуженно пользуется уважением в коллективе путейцев 9 околотка Баженовской дистанции пути. Он бдительно охраняет стальные пути.

Вечером, 21 ноября, в сильный мороз обходя свой участок, он обнаружил лопнувший рельс. Дмитрий Михайлович немедленно сообщил об этом бригадиру тов. Мартынову, и рельс был быстро сменен без задержки поезда.

5 декабря тов. Растопин обнаружил второй лопнувший рельс. Он своевременно принял меры, и следовавший поезд пропустил замедленным ходом, после чего рельс был сменен.

Свой километр тов. Растопин содержит в отличном состоянии.

**ЛЕВИТАН** — зам. начальника Баженовской дистанции пути по политчасти.

### ПОМОЩЬ ДОМОХОЗЯЕК

Падал снег. Белели пути раз'езда Путевка. На уборку снега были вызваны домохозяйки. Они сразу же пришли. Женщины дружно очистили пути раз'езда. На снегоборьбе особенно отличилась жена бригадира тов. Комарина и жена ремонтного рабочего тов. Пантелеева. Они выполнили свое задание по уборке снега на 166 процентов.

**МЕЩЕРЯКОВ** — дорожный мастер 6-го околотка 3-й дистанции пути.

очередных задачах путейцев, а недавно он прочел им обстоятельный доклад «Фашизм — злейший враг человечества». Тут, конечно, не обошлось без помощи т. Мышкина. Тов. Демир в агитационной работе помогает бригадир-комсомолец тов. Буторин.

Командиры — агитаторы быстро перестроили всю работу на околотке на военный лад. Используя опыт узла имени Л. М. Кагановича, путейцы своими силами провели всю подготовку к зиме: хорошо и своевременно отремонтировали путь, напелли коробы, оковали железом лопаты и грабли. Околоток первым получил аттестат отличника. Метели не застали путейцев врасплох. Они организованно отразили первый натиск зимней стихии. В борьбе с снегопадами им помогают домохозяйки и колхозники, с которыми мастер заключил договор.

На околотке за время войны выросло много замечательных стахановцев. Ремонтные рабочие тт. Мелькозеров, Щербаков, Зайцев подняли производительность труда до 150 процентов. Путьобходчик тов. Устюжанин овладел лунинским методом содержания пути. Он сам производит текущий ремонт пути на своем обходе, отремонтировал и подбил шпалы, навязал метел, смазал болты, очистил стыки от снега. Опыт тов.

В помощь молодым осмотрикам-автоматчикам

★

## Как обслуживать автотормоза в зимних условиях

Одним из крупнейших недостатков, влияющих на продвижение поездов, являются чрезмерные утечки воздуха из тормозной магистрали, частые случаи заклинивания колесных пар при торможении, что ведет, в свою очередь, к массовым изломам рельсов и срывам в движении поездов.

Для обеспечения бесперебойной работы автотормозов зимой особенно в условиях военного времени, осмотрику-автоматчику в парках прибытия и отправления поездов необходимо выполнять следующие требования.

Вступая на дежурство, осмотрику-автоматчику должен проверить имеется ли в воздухопроводной сети парковых путей сжатый воздух нужного давления. Для предупреждения замерзания воздухопровода и смотровых колодцев, вследствие скопления в них влаги, необходимо производить продувку воздухопровода, открывая краны смотровых колодцев через каждые 1,5—2 часа.

Чтобы избежать засорения снегом головок переменных шлангов, следует закрывать их заглушками, прикрепленными к концу шланга.

Обработку прибывающего на станцию поезда нужно начинать сходу, производя тщательную приемку автотормозов от поезда вагонного мастера. Необходимо выяснить у машиниста как работали тормоза в пути следования. Особое внимание следует обратить на вагоны с выбоинами на колесах, ни в коем случае не допуская их к дальнейшему следованию.

Для предотвращения замерзания воздухопроводной сети и автотормозных приборов по прибытии поезда нужно присоединить шланг станционного воздухопровода к поездной сети и производить продувку через 10—15 вагонов. Убедившись в свободном проходе воздуха из соединительного рукава вагона, надлежит приступить к устранению выявленных неисправностей тормозного оборудования вагонов и утечек воздуха.

Во всех случаях продувки магистрали состава, когда выявится слабый выход воздуха, необходимо найти место стесненного прохода воздуха путем последовательной продувки магистрали че-

рез 1—2 вагона. Обнаруженный замерзший участок воздухопровода необходимо тщательно обстучать легкими ударами ручного молотка или прочистить металлическим стержнем. Затем произвести продувку магистрали. Подогрев воздухораспределителей, кранов и соединительных рукавов категорически запрещается.

Все обнаруженные утечки в соединениях воздухопровода, рукавов, в местах крепления тормозных приборов должны быть полностью устранены. Соединения воздухопроводов уплотняются при помощи подмотки из пеньки на сурик с последующим свертыванием муфт и контргайки. При недостаточном уплотнении соединений рукавов надлежит применить прокладочные кольца. Для предупреждения срывов рукавов с наконечников необходимо производить крепление комутиков соединительных рукавов.

В случае замены распределителя и тройных клапанов нельзя допускать постановку нового прибора без осмотра и очистки пылеуловительных сеток и продувки магистральных трубок.

Все работы по ремонту и испытанию автотормозов в сформированном составе должны быть закончены до подхода поезда паровоза. Перед прицепкой локомотива к составу необходимо проверить отсутствие воды в главных резервуарах открытием спускного крана, продуть магистраль через концевой кран, и только после этого соединить рукава локомотива и первого вагона состава.

При пробе автотормозов и проверке их действия ни в коем случае нельзя допускать отпуска тормоза вручную через поводок выпускного клапана, так как такие воздухораспределители при последующих торможениях в пути могут вызвать заклинивание колесных пар.

В пунктах пробы автотормозов при стоянке поездов свыше 20 минут нужно продувать магистраль и производить перетормаживание через 20—30 минут, с тщательной проверкой работы распределителя. При пломбировании стопкранов необходимо убедиться в их исправном состоянии. Стопкраны на площадках, где размещаются главный и старший кондукторы, а также поездной вагонный мастер, можно распломбировать и продуть, проверить их действие и запломбировать вновь. Стопкран ни в коем случае нельзя пломбировать проволокой, а только пломбировочным шпатель. Проверку действия стопкранов лучше всего производить без нарушения нормальной работы по осмотру и испытанию тормозов в составе.

Надо всегда требовать от работников службы движения, чтобы после полного сцепления товарных вагонов рабочие стяжки были свинчены до соприкосновения буферных тарелок.

Подготовленный к отправлению поезд после пробы автотормозов и выдачи справки нужно сдать поездной вагонному мастеру. При отправлении поезда надо проследить нет ли вагонов с неотпущенными тормозами.

Работники, связанные с обслуживанием и ремонтом автотормозов, должны всегда помнить о качестве своей работы, точно и беспрекословно выполнять Правила технической эксплуатации. Это обеспечит безопасное и безаварийное продвижение поездов для фронта и тыла.

**П. ГОЛДАКОВСКИЙ** — мастер Гороблагодатского вагонного участка.

Зам. отв. редактора

А. И. ТОРСУНОВ