

# ПУТЕВКА

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

№ 106 (2237) Вторник, 18 августа 1942 г. Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Железнодорожник, помни:

помогая уральским  
металлургам,

ты помогаешь фронту!

### Предприятиям Урала — зимний запас сырья и топлива

Газета «Правда» в передовой статье «Металлурги — верные помощники Красной Армии» писала: «Правительство потребовало, чтобы к 1—5 октября на всех без исключения заводах черной металлургии были созданы соответствующие запасы руды, флюсов, топлива, огнеупоров, глины. В этом отношении металлургам должны оказать помощь наши железнодорожники».

Близится зима. Пора уже побоевому приняться за создание зимнего запаса стратегического сырья на оборонных предприятиях Урала. От того, насколько своевременно будут завезены сырье и топливо на зиму, зависит дальнейший рост выплавки черных металлов, а следовательно — выпуск вооружения и боеприпасов.

Мы, железнодорожники, обязаны в течение августа и сентября обеспечить предприятия Урала сырьем и топливом в таком количестве, какое необходимо для создания соответствующего оборонного запаса.

Задача ясна. Но наша дорога не плохо справляется с перевозкой грузов Наркомчермета. На руднике Гороблагодать скопилось громадное количество руды, которую необходимо немедленно транспортировать. Но рудные кольца движутся из рук вон плохо. Со станции Тагил они идут по четверо суток. Таким образом руда, добытая горняками, не может попасть своевременно к металлургам того же Тагила.

Особенно плохо продвигаются поезда с углем на Тюменском и Камышловском отделениях, которые по итогам социалистического соревнования за первую декаду августа отнесены на последнее место. Недаром, например, про Камышлов говорят, что это «Кузбасс на колесах».

Боевая задача железнодорожников уральской магистрали — двигать руду, флюсы, огнеупоры, уголь заводам черной металлургии. Пусть быстрее и лучше работают они на вооружение нашей Красной Армии. Пусть больше дают они высококачественного металла для танков, пушек, самолетов. Пусть с каждым днем крепнет боевое содержание железнодорожников, горняков, металлургов, угольщиков.

Правильно поняв свою задачу, тагильские железнодорожники, в тесном содружестве с металлургами и горняками решили создать топливные и сырьевые запасы на предприятиях Тагила. Передовые люди отделения — узловые диспетчеры тт. Касьмин и П. Балакин повседневно борются за продвижение грузов черной металлургии, добиваясь 100-процентного развоза местного груза.

Тагильское отделение, обслуживающее важнейшие металлургические предприятия Урала, имеет огромное значение в деле создания сырьевых и топливных запасов. Однако одни тагильчане не решат этого вопроса. Необходимо, чтобы все железнодорожники нашей дороги поняли важность задачи, которую поставило перед ними правительство, и еще энергичнее боролось бы за создание на промышленных предприятиях соответствующего запаса сырья и топлива.

Железнодорожники, металлурги и горняки индустриального Урала, помните, что победа на сырьевом и топливном фронте — это наша победа над врагом!

### График — основа работы транспорта

#### Все поезда отправляются по графику

Дежурный по станции Смычка тов. Белоус, работающий в передовой смене маневрового диспетчера тов. Москалева, правильно организует внутристанционную работу, по боевому борется за 100-процентное отправление поездов по графику.

За первую декаду августа он отправил все поезда по расписанию и также успешно работает в настоящее время, закрепляя достигнутые результаты.

Успех смены т. Белоус решает четкая, слаженная работа операторов при дежурном по станции, списчиков вагонов, стрелочников. Своевременное формирование поездов обеспечивает составитель-стахановец тов. Шалунов, работающий один в двух парках скоростными методами, используя по-дунински каждый свободный метр парковых путей.

Д. БОРИСОВ.

#### Передовая смена станции Дружинино

В ночь с 12 на 13 августа смена дежурного по станции Дружинино тов. Мокеева обеспечила 100-процентное отправление поездов по графику. Норма по приему и отправлению поездов выполнена, парк вагонов снижен на 25 процентов.

Хорошо работал составитель поездов т. Темашов, выполнивший задание на 150 процентов. Отлично работали старшие стрелочники тт. Малыгин и Елисеев, четко и быстро готовили свои маршруты приема и отправления поездов.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер станции Дружинино.

Выступает дежурный по отделению командир единой комсомольско-молодежной смены  
В. Балакин

#### Укрепить единую комсомольско-молодежную смену

В июне на Тагильском отделении была создана единая комсомольско-молодежная смена. Поставив своей целью добиться первенства в социалистическом соревновании я. как командир смены решил изучить людей, укрепить трудовую дисциплину.

Одно время плохо работала дежурная по станции Н. Тагил тов. Курочкина. Она вступала в пререкания с диспетчерами, задерживала поезда. Ее резко критиковали. Но это не помогало. Я вызвал ее в отделение, серьезно побеседовал с ней и в заключение сказал: «Я лично буду следить за вашей работой. Если встретится затруднение в поездах, просите меня к селектору, я всегда вам помогу».

И действительно в трудное время я приходил тов. Курочкиной на выручку, давал советы. Теперь она дисциплинированная



Диспетчер Тагильского узла тов. КАСЬМИН показывает в соревновании лучшие результаты по всем измерителям. Он энергично борется за продвижение грузов Наркомчермета предприятиям Тагила. Многие свои дежурства боевой диспетчер завершает 100-процентным развозом местного груза.

Тов. Касьмин первым горячо откликнулся на призыв создать металлургическим предприятиям Тагила зимний запас сырья и топлива.



исполнительный дежурный по станции, по боевому выполняющий основные измерители.

В июле комсомольско-молодежная смена завоевала первое место на отделении по всем измерителям, не уступила мы первенства и в первой декаде августа. Лучшие результаты у нас — по выполнению регулировочного приказа, планов погрузки, развоза местного груза. 10 августа смена обеспечила подачу всех вагонов к фронтам выгрузки, выполнила задание на 100 процентов.

В нашей смене показатели лучше по сравнению с другими. Но мы выполняем в среднем такой важнейший измеритель, как продвижение поездов по графику, лишь на 60 процентов. Нам надо работать с большим напряжением сил и энергии. Но не все зависит от нас. Успешной работе комсомольско-молодежной смены мешает то, что смена организацион-

но не укреплена. Утвержденный начальник дороги состав смены ежедневно меняется. Начальники станций без разрешения командиров отделения переставляют людей, 40 процентов состава постоянно меняется. Невнимательно относятся к работе единой смены ряд руководителей станций, как, например, начальник станции Смычка тов. Кузин, секретарь партбюро тов. Пудрин. Они не заботятся об организационном укреплении, не бывают на планерках, не ликвидировать недостатки. Плохо и то, что маневровые машинисты, паровозные и кондукторские бригады передач не закреплены за нашей единой сменой.

Организационное укрепление комсомольско-молодежной смены даст нам возможность улучшить выполнение измерителей и этим самым прочно закрепить передовое место на отделении.

### От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения  
16 августа

В течение 16 августа наши войска вели бои в районах юго-восточнее Клетская, северо-восточнее Котельниково, а также в районах Минеральные воды и Краснодар.

Наши войска оставили город Майкоп. Оборудование майкопских нефтепромыслов и все наличные запасы нефти своевременно вывезены, а сами нефтепромыслы приведены в полную негодность. Немецкие фашисты, рассчитывавшие со взятием Майкопа поживиться за счет советской нефти — просчитались, советской нефти они не получили и не получают.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю, с 9 по 15 августа включительно, в воздушных боях, на аэродромах и огнем зенитной артиллерии уничтожено 369 немецких самолетов. Наши потери за этот же период 241 самолет.

\* \* \*

В районе юго-восточнее Клетской наши войска вели напряженные оборонительные бои с противником. На участке Н-ского стрелкового полка немцы предприняли несколько атак. Наши бойцы встретили врага артиллерийским и ружейно-пулеметным огнем. Ценой больших потерь гитлеровцам удалось вклиниться в передний край нашей обороны. На другом участке наша разведка обнаружила колонну немецких танков и следовавшую за ней пехоту. Артиллеристы открыли мощный огонь по колонне и уничтожили 14 немецких танков и несколько сот гитлеровцев.

\* \* \*

В районе северо-восточнее Котельниково Н-ская стрелковая часть отбила несколько атак противника и, перейдя в контратаку, разгромила румынский полк. Захвачено свыше сотни пленных и трофеев. Отвагу и мужество проявили бойцы стрелкового взвода под командованием лейтенанта Соловьева. Они в течение нескольких часов сдерживали сильный натиск противника и уничтожили не менее 150 гитлеровцев. Когда на помощь взводу подошли бойцы другой части, смельчаки первыми бросились в контратаку и потеснили гитлеровцев.

## ДАДИМ ЗАВОДАМ СЫРЬЕ И ТОПЛИВО

### Тагильские железнодорожники сдержат слово

Тагильское отделение обслуживает важнейшие металлургические предприятия Урала, работающие на оборону страны. Наша обязанность не только справляться с перевозкой военной продукции, но и обеспечить эти предприятия сырьем и топливом. Чтобы металлургия Тагила работала бесперебойно и во все возрастающем темпе, ей необходим соответствующий зимний сырьевой и топливный резерв. Над разрешением этой задачи и работают сейчас железнодорожники Тагильского отделения. Они дополнили свой социалистический договор с металлургами и горняками новым важнейшим пунктом: — «Создадим к 1 октября предприятиям Тагила запас сырья и топлива». Это обязательство требует от нас большого напряжения сил, выполнения всех решающих измерителей.

Нечего греха таить, мы пока еще в долгу у металлургов. Наше отделение не выполняет государственные планы погрузки и выгрузки. Вот результат работы за 1-ю декаду августа: план погрузки руды выполнен на 60 процентов, по металлу — на 72 проц., по флюсам — на 20 проц.

Основная причина невыполнения плана кроется в исключительно плохом обороте вагонов.

Если предприятия вправе предъявить железнодорожникам счет за неудовлетворительное продвижение груза, то у нас есть все основания упрекнуть ряд наших клиентов в длительной задержке вагонов на подездных путях. Такие клиенты, как завод имени Куйбышева и другие срывают нормальную работу отделения. По трое суток передерживаются вагоны под выгрузкой. Об этом говорили не раз, однако, дело не изменилось. Конечно, если так и дальше будет относиться к выгрузке эти предприятия, то им рассчитывать на запас трудно.

Борясь за создание зимнего сырьевого и топливного фондов, мы первым делом поставили перед собой задачу выполнить план погрузки и выгрузки в августе. Передовые люди нашего отделения поняли это. Дежурный по отделению командир единой ком-

сомольско-молодежной смены тов. Балакин В., узловые диспетчеры тт. Касьян, Балакин П. часто заканчивают дежурство 100-процентным развозом местного груза. Пример, как надо бороться за ускоренное продвижение грузов Наркомчермета, показывают дежурные по станциям Гороблагодатская — тов. Куликов, Сан-Дона — тов. Сащенко.

Сейчас мы сосредоточили внимание на подеме работы решающей станции — Смычка. Налажена социалистическая взаимопомощь между коллективами станций Смычка и Свердловск-сортировочная, работа которых находится в прямой зависимости.

Серьезно поставлен вопрос на отделении об увеличении выгрузки. Партийные организации грузовых станций делают все для того, чтобы установить дружбу с клиентурой, выполнить задания по погрузке и выгрузке. Нужно во что бы то ни стало поднять выгрузку! Решением этой задачи мы добьемся улучшения всей работы отделения.

Диспетчеры, стремясь помочь предприятиям хорошо подготовиться к зиме, обязались ускорить продвижение грузов металлургическим заводам. Кроме этого на отделении создаются дополнительно коксовая, рудная и дровяная вертушки.

На днях в городском комитете ВКП(б) состоялось совещание командиров отделения, директоров заводов и рудников по вопросу создания зимних запасов на предприятиях общими усилиями железнодорожников, металлургов и горняков. Вынесено специальное решение бюро городского комитета партии, где ясно определены наши задачи. В связи с этим партийные организации отделения развернули массово-разъяснительную работу среди людей, связанных с обслуживанием заводов металлургии. Железнодорожники Тагила прилагают все усилия к тому, чтобы сдержать свое слово, создать к сроку, установленному правительством, на предприятиях Тагилч оборонные запасы сырья и топлива.

**Е. МАЛЬГИНОВ** — начальник Тагильского отделения  
**П. ГЛУЩЕНКО** — начальник политотдела.

## Готовясь к зиме, используйте все ресурсы

### Уголь

#### Слово обязывает

Борьба за экономию угля, за создание месячного запаса топлива на зиму в депо Свердловск-пассажирская получила широкий размах. Паровозники держат свое слово. В кагаты заложено уже около 3 тысяч тонн угля.

За последние два месяца передовые машинисты сэкономили угля для зимнего запаса: Халтурин — 61518 кгр., Русаков — 49125 кгр., Николаев — 43871 кгр., Черногузов — 42774 кгр., Кропанцев — 42702 кгр., Мытник — 39539 кгр., Голомозин — 23270 кгр.

Уголь экономят большинство машинистов. В этом каждый из них заинтересован лично. Отложит он в кагаты сэкономленный за лето уголь, зимой, в случае какой-либо заминки с подвозом топлива, он использует этот запас на своем паровозе. Вот почему ранее пережигавшие топливо машинисты тт. Котов, Угрюмов, Зыков, Баранов и другие теперь из каждой поездки привозят сэкономленный уголь.

Но экономят еще не все. 17 тонн угля перерасходовал машинист Бобков, еще больший пережог допустил машинист Соколов. Приходится удивляться, когда ранее экономившие уголь тт. Морозов, Мураховский, Носков, в июле работали с перерасходом.

Много дала молодым машинистам проходившая недавно теплотехническая конференция. Машинист т. Мытник рассказал, как он экономит уголь, используя живую силу поезда. Опыт экономии угля на остановках поделился т. Николаев. Он сделал своеобразную металлическую «шляпу» с небольшими отверстиями, и на остановках закрывает ею дымовую трубу.

Упорно борются за экономию топлива свердловские машинисты. Месячный запас угля на зиму будет создан.

#### КАГАТЫ ПОПОЛНЯЮТСЯ

Передовые машинисты депо Егоршино, широко используя местные виды топлива и суррогаты, создают зимний запас угля.

В июле значительно пополнили кагаты сэкономленным углем машинисты тт. Бочкарев — 18 тонн, Корюкин — 17, Солдатов — 11, Булатов — 13, Самсонов — 10 и Волков — 9 тонн.

Всего паровозными бригадами, прикрепленными ко мне, как к машинисту-инструктору, сэкономлено 115 тонн.

**А. ШАПОЧКИН** — машинист инструктор депо Егоршино.

### Запасные части

#### Литейный цех — завод запасных деталей

Предложение коллектива депо Егоршино о создании своими силами зимнего запаса деталей, запасных частей и материалов имеет громадное государственное значение.

Каждое предприятие — пусть то будет паровозное депо, вагонный участок, дистанция пути и связи может полностью отказаться от централизованного снабжения, от помощи государства. Для этого на дороге имеются богатые возможности, которые при умелом, хозяйском использовании их могут быть значительно расширены и умножены. Именно такой базой, позволяющей максимально использовать местное сырье и материалы, являются деповские литейные цеха. Они без особых трудностей могут обеспечить депо множеством различных деталей.

Неслучайно, что в депо Егоршино сразу же после решения о создании зимнего запаса деталей, было обращено серьезное внимание на работу литейного цеха. В первой половине августа егоршинцы в литейном цехе изготовили из собственных материалов в счет зимнего запаса более 300 деталей. Новый камышловский литейный цех уже сейчас освоил производство таких сложных и трудоемких деталей, как опорные кольца барабанов, золотниковые кольца и других. Но это только начало того большого и нужного дела, которое необходимо поднять и всемерно развить.

Суровая военная обстановка требует максимального использования внутренних ресурсов и возможностей, умело, по-хозяйски, по государственному разрешить вопрос о снабжении высококачественными запасными частями своего изготовления все предприятия дороги, о создании полного зимнего запаса деталей. Отсюда вытекает прямая необходимость — превратить каждый литейный цех в

настоящее предприятие, в завод запасных частей, отвечающий последнему слову техники.

До войны дорога располагала тремя литейными цехами. Это были типичные для старого Урала кустарные литейные мастерские: скученность, загрязненность и захламленность, устаревшие агрегаты, отсутствие правильного технологического процесса. Характерно, что руководители депо не считали литейные цеха производственными единицами, недооценивали их значение. Так, в депо Кушва, например, пользовались литейным цехом от случая к случаю, не имели квалифицированной рабочей силы. Все это приводило к кустарщине, неэкономному расходованию ценных материалов.

В настоящее время дорога имеет новые чугуно-литейные цеха при паровозных и вагонных депо. Готовятся к пуску сталелитейные. Таким образом, уже сейчас создана солидная база для производства чугуновых, стальных и бронзовых изделий, потребность в которых может быть полностью удовлетворена. Необходимо только каждый цех превратить действительно в завод запасных частей как это сделала инженер Камышловского депо т. Образ. Здесь, благодаря всесторонней подготовке инструмента, приспособлений, введению правильного технологического процесса, тщательной шихтовке только за две недели было освоено высококачественное литье ответственных деталей, хотя камышловцы не располагают опытными литейщиками. Необходимо полностью подготовить литейные цеха к зиме и обеспечить их бесперебойную работу в настоящее время.

**З. КУРЛЯНДЕР** — инженер-металлург паровозной службы.

#### Новости железнодорожной техники

### Способ улучшения морозостойкости резиновых тормозных рукавов, прокладок и шайб

Уральская зима сурова. На отдельных участках дороги морозы достигают 50 — 55 градусов. Прежде в такие дни резко сокращалось отправление поездов по причине утечек воздуха из тормозной магистрали. Дело в том, что морозостойкость рукавов и прокладок при температуре ниже 37 градусов была недостаточной. Рукава и прокладки, изготовленные из синтетического каучука, теряли эластичность, становились твердыми и ломкими. На них образовывались трещинки.

С наступлением холодов простой подвижного состава на станциях увеличился, а также были случаи задержек и растяжек на перегонах. Нужно было держать больше автоматчиков в парках отправления.

Лаборатория Академии Наук СССР провела экспериментальные работы по улучшению морозостойких свойств вагонных рукавов, шайб и прокладок. Это улучшение достигается введением в резину 12 процентов дизельного топлива. Температура затвердения

обработанных дизельным топливом рукавов понижается с 37 градусов до 51.

Тормозные рукава и прокладки необходимо выдерживать погруженными в дизельное топливо (соляровое масло) в течение 5 — 6 часов. За это время резина набухнет на 10 — 12 проц. Испытания пропитанных и непропитанных рукавов производились при морозе 43 градуса по Цельсию в течение 3 часов. Оказалось, что по истечении этого времени необработанные в дизельном топливе рукава затвердели и совершенно перестали быть гибкими. Рукава же пропитанные и содержавшие 12 проц. дизельного топлива сохранили в полной мере свою гибкость и эластичность.

**А. ЕПЕРИН** — начальник группы по делам изобретательства и внедрения новой техники.

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

#### Люди нашей дороги

### КОМАНДИР- ОРГАНИЗАТОР

Скромный в оценке своей работы, чуткий к работникам дистанции, способный организатор, командир, человек дела, упорного самоотверженного труда — таков Алексей Федорович Хорьков. Все достижения коллектива Богдановичской дистанции связи тесно связаны с его именем. В июне дистанция завоевала переходящее красное знамя НКПС, в июле утверждена кандидатом на получение переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны.

Работать только по-военному, обеспечивать при всех условиях бесперебойное действие устройств связи — таков девиз и таковы славные дела боевого коллектива связистов.

В июне и в июле на дистанции не было ни одного случая повреждения. Все механизмы работают, как часы — четко, безотказно. Широкое распространение лунинского метода в работе электромехаников связи и СЦБ сделало дистанцию рентабельным предприятием. Состояние большинства околотов сейчас таково, что совершенно не требуется ремонта. Из 12 околотов — 9 теперь являются полностью лунинскими.

Большая заслуга Алексея Федоровича Хорькова в том, что он, как командир, сделал достоянием всего коллектива опыт работы передового механика СЦБ Ефима Евстафьевича Каракулова, награжденного орденом «Знак почта». Обслуживая в настоящее время два околота — СЦБ и связи, тов. Каракулов за два года не допустил ни одного случая повреждения автоблокировки.

Работать по-военному — это значит широко использовать внутренние ресурсы и возможности.

И здесь Алексей Федорович проделал большую работу, проявил инициативу и сметку. Дистанция с каждым месяцем все больше и больше отказывается от привозного материала, ранее приходившего по централизованному поставкам. Сейчас успешно реставрируются аккумуляторы устройств автоблокировки, из отработанных цинков, отливаются цинки к элементам Мейдингера, изготавливаются своими силами мембраны и т. д.

Богдановичская дистанция связи — передовое предприятие не только нашей дороги, но и Советского Союза. И в этом большая заслуга Алексея Федоровича Хорькова — организатора производственных побед в условиях военного времени, энергичного, инициативного командира-коммуниста.

Партия и Правительство высоко оценили самоотверженный труд Алексея Федоровича, наградив его орденом Трудового Красного Знамени.

**Б. ДОЛИНОВ.**