

# ПУТЕВКА

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

№ 118 (2249) Вторник, 15 сентября 1942 г. Год издания 9-й

ЦЕНА 10 КОП.

## Создать все условия для работы зимой

Вторую военную зиму железнодорожники должны встретить в полной готовности, как боевое подразделение, всегда готовое к бою. Паровозник и движенец, связист и путеец, учтя опыт прошедшей зимы, должен готовить локомотивы, стрелки, пути и устройства — все свое хозяйство и самого себя к работе в зимних условиях. Передовые железнодорожники, проявляя инициативу, утепляют паровозы, создают запасы угля, ремонтируют пути своими силами и средствами. Широко развернулась работа по ремонту зимней спецодежды.

Во всесторонняя подготовка к зиме не ограничивается этим. Создать необходимые условия для нормальной работы — заранее отремонтировать жилье, заготовить топливо, наладить бесперебойную работу бань, больниц, обеспечить всем необходимым детсады, привести в готовность к зиме столовые и буфеты — обо всем этом следует позаботиться своевременно, ничего не упустив. Поэтому со всей строгостью нужно привлекать к ответственности за медлительность и благодушие в подготовке к зиме жилых и культурно-бытовых помещений.

Плохо этим вопросом занимаются на станции Свердловск-Сортировочная. Начальник жилищно-ремонтной конторы тов. Обухов недогустимо медлит с ремонтом жилых домов и служебных помещений. К началу сентября отремонтирована лишь третья часть жилищ. Из 11 столовых ни одна еще не готова к зиме. И это мало беспокоит начальника конторы райтранспорпита тов. Ратнер.

Затягивают ремонт и другие жилищные конторы. Работники жилищно-коммунального хозяйства ссылаются на недостаток

стройматериалов, забывая о том, что именно теперь прежде всего нужно самим позаботиться об изыскании стройматериалов у себя на месте, максимально использовать все резервы. Почему нашим хозяйственникам не последовать примеру работников жилищно-коммунального хозяйства Томской дороги, проявившим находчивость в изыскании и изготовлении стройматериалов у себя на месте, без затраты государственных средств? Это особенно ценно в условиях военного времени.

Давно уже пора обеспечить жилища и культурно-бытовые учреждения топливом. Между тем об этом мало думают. Прежде всего это относится к начальнику Тагильской жилищно-ремонтной конторы, где заготовлено всего лишь 400 тонн угля вместо требуемых 1759 тонн и ни одного кубометра дров. Многие культурно-бытовые учреждения, как, например, Свердловский Дом культуры железнодорожников, совершенно не обеспечены топливом.

Одним из важнейших условий подготовки к зиме должно быть и создание хороших овощехранилищ и овощезасолочных пунктов. Необходимо серьезно поставить вопрос о перевозке овощей — богатого урожая совхозов и индивидуальных огородов.

Ход подготовки жилищ железнодорожников и культурно-бытовых учреждений к зиме вызывает тревогу. Работники, ответственные за эту подготовку, должны понять всю важность поставленной перед ними задачи и не теряя ни одного дня, взяться за дело по-боевому. К этому их обязывает вуровая военная обстановка, неумолимое требование момента. Сделать все для того, чтобы во всеоружии встретить предстоящую зиму — таков наш долг.

## От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 13 сентября

В течение 13 сентября наши войска вели бои с противником западнее и юго-западнее Сталинграда, в районе Моздок, а также на Волховском участке фронта в районе Синяино. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю, с 6 по 12 сентября включительно, в воздушных боях, на аэродромах и огнем зенитной артиллерии уничтожено 415 самолетов противника. Наши потери за это же время — 281 самолет.

Нашими кораблями в Балтийском море потоплен немецкий транспорт в доизмещением в 10.000 тонн.

За 12 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 15 немецких танков и бронемашин, до 80 автомашин с войсками и грузами, 30 повозок с боеприпасами, 8 автоцистерн с горючим, подавлен огонь 6 батарей полевой и зенитной артиллерии, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты противника.

Западнее Сталинграда продолжались ожесточенные бои. Немцы предприняли ряд атак. Все атаки противника отбиты. Только на участке Н-ского подразделения уничтожено 6 немецких танков и свыше 200 гитлеровцев. На другом участке огнем артиллерии и бронебойщиков уничтожено 2 немецких танка, 9 автомашин с пехотой и разгромлен батальон румынской пехоты.

Юго-западнее Сталинграда наши войска продолжали вести напряженные оборонительные бои. Противник, подтянув резервы, при поддержке крупных сил авиации, непрерывно атакует наши позиции. На одном участке ему удалось после ожесточенного сражения продвинуться вперед и занять населенный пункт. В ходе этого боя наши войска истребили до полка вражеской пехоты, подбили и сожгли до 40 немецких танков и уничтожили 24 автомашины с автоматами. На другом участке наши артиллеристы, бронебойщики и пехотинцы отбили атаку 60 немецких танков и нанесли противнику большие потери.

# Принимать и сдавать поезда, как егоршинские железнодорожники

## Отделение на подеме

В первой декаде сентября Егоршинское отделение движения резко улучшило показатели. Задание по приему поездов выполнено на 110 проц. и по сдаче на 98,6 проц. План погрузки перевыполнен. Давно уже не было на отделении таких высоких показателей.

Успехи егоршинцев объясняются тем, что командиры отделения начали повседневно руководить соревнованием. Начальник отделения тов. Шанаурин ежедневно на планерках подробно разбирает исполненные графики, тщательно анализирует ошибки диспетчеров в регулировке движения поездов, своевременно поощряет передовиков, помогает отстающим. Регулярно выпускается в отделении «боевой листок», освещающий ход соревнования движенцев.

Все это привело к улучшению качества диспетчерского командования. Передовой диспетчер тов. Динцен, работая по методам знатных диспетчеров страны тт. Закурко и Водважко, добивается высоких показателей в продвижении поездов. Упорно соревнуются за первенство смены дежурных по отделению тт. Попова и Шатунова. В трудных условиях дежурный по станции Егоршино Алексей Ченцов, последователь орденоносца Г. И. Куликова, обеспечивает нормальный прием поездов и отправление их по графику, всемерно повышая маневренность станции.

Слабым местом в работе егоршинских движенцев является графиковая работа. Процент отправления и проследования поездов по графику еще низок. Правда, этому мешает затянувшаяся реконструкция Алапаевского хода и неудовлетворительный прием поездов станцией Богданович. Но основное, что тормозит улучшение графиковой работы, — это отсутствие боевой слаженности в работе всех служб и особенно паровозников.

В трудной обстановке завоевывают егоршинцы дорожное первенство. Это обязывает их к тому, чтобы работать с еще большим упорством, повысить показатели работы по графику и добиться, чтобы отделение вступило в зиму с нормальным парком вагонов и высокой пропускной способностью.

## Дневник

соревнования движенцев

13 сентября

Попрежнему в социалистическом соревновании первое место занимает Егоршинское отделение. Задание по поездной работе выполнено на 140, а по передаче местного груза на 112,9 процента. Что очень ценно — егоршинцы снизили рабочий парк на 178 вагонов.

Резко выправило работу Камышловское отделение, выполнившее задание по поездной работе на 103,4, а по передаче местного груза на 106,1 процента. Основной недостаток в работе этого отделения — отсутствие борьбы за снижение рабочего парка, который за сутки увеличен на 43 вагона.

Отстают по всем показателям Свердловское и Надеждинское отделения. Так, свердловчане выполнили задание по передаче местного груза всего только на 60 процентов.

Передовые люди дороги показали новые образцы работы. Дежурный по Егоршинскому отделению тов. Попов хорошо организовал свою смену на выполнение заданий по поездной работе, по развозу местного груза. Дежурный по Тюменскому отделению тов. Андреев и диспетчер тов. Бакулин выполнили задание по приему поездов на 120 процентов.

Отлично работала, быстро и четко выполняя свои обязанности, оператор станции Вагай тов. Кунгурова. Полностью обеспечил прием и сдачу поездов на Казанскую дорогу диспетчер Свердловского отделения тов. Репьев.

## Преступное отношение к использованию цистерн

На ветви Красноуральского медеплавильного завода скопилось большое количество порожних цистерн, направленных под налив одному заводу. Вагоны эти неделями простаивают из-за того, что работники завода преступно относятся к использованию подвижного состава.

124 цистерны простояли на ветке с 1 по 20 августа. Штраф за простой превысил 200 тысяч рублей. Кольцевой маршрут, поданный 5 августа, простоял под наливом на 8119 вагоночасов больше нормы. Следующий маршрут, поданный 10 августа, простоял свыше полагающегося срока на 6288 вагоночасов.

За эти чудовищные простои ответственности никто не несет, так как грузовая служба до сих пор не заключила договор между владельцем ветви и грузоотправителем.

**КРЫНИН** — инструктор политотдела Тюменского отделения.

## Благодарность движенцам от путейцев

Коллектив станции Костоусово, руководимый тов. Самочерновым, как уже сообщалось ранее, проявил ценную инициативу — своими силами произвел постановку стрелочных переводов на щебенку и смену негодных шпал в станционных путях.

Начальник Егоршинской дистанции пути тов. Рыжов за оказание помощи путейцам 4 околотка в подготовке к зиме объявил благодарность начальнику станции Костоусово тов. Самочернову, дежурным по станции тт. Пинжаковой, Дурсеневу, Вострикову, весовщику тов. Казанцеву, стрелочникам тт. Казанцевой Ф., Казанцевой З., Чебаковой, Худорожковой, Ольковой, Липатовой и Рыжовой.

## Письма с Алапаевского хода

### 4. Больше внимания качеству работ

Стационарная машинно-путевая станция (нач. т. Косых) работает на одном из участков Алапаевского хода более 40 дней. За этот период, как минимум, она могла бы сдать 8—10 отремонтированных километров пути. Однако, до настоящего времени полностью не готов ни один километр, хотя работы идут на широком фронте.

Основная причина, тормозящая сдачу в эксплуатацию участков пути — в низком качестве ремонта. Так, в начале сентября, руководители СМПС назначили приемку шести отремонтированных километров, но ремонт пути оказался настолько недоброкачественным, что не было принято ни одного участка.

Выяснилось, что в путь было уложено более 700 допущенных по-

лам накладок и с трещинами около 1000; не были отрегулированы зазоры — местами они доходили до 35 миллиметров при максимальном допуске 10 миллиметров; перекос шпал доходил в отдельных случаях до 30 сантиметров при норме 3—4; забег стыков по наугольнику доходил до 15 сантиметров вместо допускаемых 4; путь в плане не отрихтован, кривые по хордам не поставлены; заусеницы на шпалах не зачищены и т. д.

Вместо того, чтобы быстро ликвидировать недоделки, организовать решительную борьбу за высокое качество работ, руководители СМПС встали на путь очковтирательства. В некоторых местах кловеты не были очищены от дерна и травы, но внешне вы-

глядели неплохо. Как оказалось, они были «замаскированы» — засыпаны ровным слоем балласта...

Плохое качество ремонта во многом зависит от того, что начальник СМПС тов. Косых, начальник колонны тов. Топорков и некоторые другие командиры ориентируют путейцев только на количество производимых работ — «лишь бы побольше поднять на балласт».

Выполнение плана среднего ремонта пути должно идти ускоренными темпами — этого требует быстрейшая подготовка Алапаевского хода к зиме. Высокое качество работ — неременное условие для разрешения этой важнейшей задачи.

Д. БОРИСОВ.

# Экономь уголь

## Максимально использовать местное топливо

Для создания зимнего запаса топлива на дороге, помимо строгой экономии угля, должны быть максимально использованы все имеющиеся внутренние резервы — широкое применение суррогатов-изгарей, шлакоотсева, опилок, дров, торфа, местных видов углей и т. д.

Именно таким богатым резервом для Егоршинского отделения являются так называемые «Подосиновские копы», расположенные в 7 километрах от станции Самоцвет. Уголь этих копей несколько не уступает по качеству анжерскому (Кузнецкому) хорошо спелому углю. Доказательством этого служит высококачественный кокс, получающийся даже при самом примитивном способе коксования и пробная поездка машиниста депо Егоршино тов. Волкова, давшая блестящие результаты.

Многолетний опыт работы егоршинских паровозников доказал, что анжерский уголь можно с большой эффективностью использовать с егоршинским в 50-процентном соотношении, а так как подосиновский по качеству не уступает кузнецкому, то он вполне может быть использован в такой же пропорции с местным углем. Таким образом, даже при существующей мощности подосиновских копей, можно быстро создать на Егоршинском отделении зимний топливный запас — подосиновских углей нужно будет завезти только на 50 процентов от общей потребности отделения в топливе.

Применение этих углей потре-

бует в десятки раз меньшей затраты государственных средств и времени, чем перевод егоршинских паровозов на дровяное отопление. В самом деле, достаточно на станции Самоцвет установить электрический подъемный кран с фронтом погрузки в 10—15 вагонов, использовать для подвоза угля с копей на станцию 40—50 лошадей, выделяемых егоршинцам для перевозки дров, как уже в сентябре можно применять подосиновский уголь для отопления паровозов Егоршинского, Тагильского отделений и всех литейных цехов нашей дороги.

Государственное значение использования подосиновских углей вполне очевидно. Поэтому необходимо, чтобы побольше проявили инициативы руководители паровой службы во главе с т. Иониним для принципиального разрешения этого вопроса в областных организациях в самый кратчайший срок.

Приказ № 802 наркома тов. Хрулева требует создания в жесткие сроки на дороге зимнего запаса топлива. Перевести паровозы Егоршинского и Тагильского отделений на отопление 50-процентной смесью егоршинских углей с подосиновскими — это значит побольше реализовать боевой приказ наркома, быстро создать здесь зимний запас, освободить государство от излишних перевозок, сохранить тысячи тонн высококачественного кузнецкого угля для нужд военной промышленности.

**Б. ДОЛИНОВ.**

### По следам наших выступлений

#### «Почему машинист Николай Швалев экономит топливо, а Григорий Хлыбов его пережигает»

Под таким заголовком была опубликована статья в газете «Путевка», в которой рассказывалось о том, как два машиниста Егоршинского депо, работающие на одном паровозе, по-разному относились к своим обязанностям.

Номер газеты с этой статьей был вывешен в теплотехническом уголке Егоршинского депо.

Григорий Хлыбов взял обязательство ликвидировать пережог,

обучить свою бригаду правильному отоплению, максимально использовать суррогаты топлива. Свое слово машинист подкрепляет делами. Если в июле он пережог более 10 тонн, то в августе, несмотря на плохое качество угля, снизил пережог до 1 тонны 200 килограммов. В отдельные поездки в сентябре Григорий Хлыбов уже экономит до полутора тонн угля.

### Люди нашей дороги

## МАШИНИСТ ЛУЧШЕГО ПАРОВОЗА

Одним из последних оставил он родной Мелитополь. В хлопотах по эвакуации людей, паровозов, оборудования заместителем начальником депо Георгию Александровичу Нетесину некогда было думать о семье. И лишь когда фашистские звери подобрались к самому городу, обстреливая его из орудий и пулеметов, Нетесин усел в телегу больную жену, детей и тронулся в путь.

Затуманенными от слез глазами взглянул он на утопавший в зелени сада чистенький домик и сказал:

— До свидания родной! Мы вернемся, мы отомстим!

В Тюмени, куда прибыл Нетесин, его назначили старшим машинистом паровоза № 20-2527, а напарником к нему — друга по Мелитопольскому депо тов. Волковода.

Машина была порядком запущена: пошаливали золотники, жаровые и дымогарные трубы забиты шлаком и изгарью. Машинисты-друзья на первой же промывке

сами разобрали и переставили золотники, очистили котел, устранили неисправности наиболее ответственных деталей.

Любовно стали ухаживать они за своей машиной. Военные транспорты, тяжеловесные угольные маршруты на высокой скорости водили машинисты.

Началось всеобщее соревнование. Нетесин заключил договор с Петром Тимкиным — передовым машинистом депо.

В июле вместе с напарником тов. Нетесин провел 27 тяжело-весных поездов, доставив сверх нормы 32 тысячи тонн груза. Техническая скорость была перекрыта на 7,5 километра в час. В одну из поездок тов. Нетесин провел своим паровозом поезд невиданного на этом участке веса в 5260 тонн. За месяц напарники сэкономили 88,5 тонны угля.

Этот успех завоеван упорным трудом обеих паровозных бригад. За небольшим исключением весь ремонт они выполняют своими силами. Особенно тщательно следят тт. Нетесин и Волков за содержанием котла, паровоздушных насосов и бужовых подшипников.

В борьбе за экономию топлива, тов. Нетесин выработал свои методы отопления паровоза. Его помощник — комсомолка т. Байнова всегда смачивает уголь, в

## ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ

машиниста Егоршинского депо Степана Кочнева

Бригада машиниста Степана Николаевича Кочнева в составе помощника машиниста тов. Мясникова, кочегара тов. Фоминых по экономии топлива занимает первенство в Егоршинском депо. В августе бригада сэкономила 17,7 тонны угля. Всего заложено в кагаты в счет зимнего запаса 84 тонны «черного золота».

Бригада регулярно в большом количестве использует для отопления паровоза суррогаты топлива. Каждую поездку она берет в Тавде до 3 тонн опилок.

## Сэкономили 143 тонны топлива

Коллектив передовых машинистов депо Туринск, борясь за строгейшую экономию угля, используя суррогаты топлива — опилки, изгарь, создают зимний запас «черного золота».

В августе машинист тов. Чубаров В. сэкономил 22,1 тонны, а машинисты тт. Рагуленок и Деев — более 14 тонн топлива.

Всего передовыми машинистами отложено в кагаты в счет зимнего запаса 143 тонны угля.

## ОТ ПЕРЕЖОГА — К ЭКОНОМИИ

Машинисты Н.-Тагильского депо тт. Овчинников и Саматов, работающие на одном паровозе, систематически пережигали уголь. В настоящее время, готовясь к зиме, улучшив теплотехническое состояние локомотива, бережно расходуя уголь, они добиваются экономии «черного золота». В августе они сэкономили первые 2700 килограммов топлива.

зависимости от форсировки котла увеличивает или уменьшает обороты стокерной машины, комбинировать стокерную подачу угля с ручной. На длительных стоянках она закрывает клапаны поддувала, уменьшая горение в топке.

Образцовым содержанием паровоза, умелым отоплением и управлением локомотивом тт. Нетесин и Волковедов оберегли за 4 месяца 286,5 тонны угля.

Переходящая звезда депо украшает теперь их паровоз, а по итогам соревнования в июле НКПС присвоил машине Георгия Александровича звание «лучшего паровоза по сети».

Тимкин отстал. Но он отдал должное мастерству Нетесина, часто заходит к нему за советом, учится у него. Лукаво улыбаясь, он говорит:

— А все-таки звезду я у тебя, Георгий Александрович, заберу!

— Ну что-ж, действуй! — одобряет Нетесин, — потягаемся. Фронту крепко помогать надо.

И душой и сердцем он там на фронте. Туда, для фронта водит он с высокой скоростью воинские транспорты. Упорным трудом он вместе с Красной Армией метит врагу за поруганную Украину, борется за освобождение родного Мелитополя.

**Г. ЮРИН.**

## Своевременно подготовить к зиме жилища железнодорожников и все культурно-бытовые учреждения

### Не медлить с подготовкой жилых помещений

В нынешнем году жилищно-ремонтные конторы обязаны в короткий срок, по-военному, подготовить к зиме жилища железнодорожников. Между тем ремонт жилых помещений на дороге идет неудовлетворительно. Прошла уже половина сентября, капитальный ремонт выполнен всего лишь на 25 проц., а текущий ремонт — наполовину.

Впереди идет Егоршинская жилищно-ремонтная контора. Здесь жилищным работникам хорошо помогают хозяйственные организации и общественность. Уже под-

готовлено 66 процентов жилых помещений.

Плохо, как и в прошлые годы, идет подготовка жилищ на станции Свердловск-сортировочная.

Сейчас на дороге проводится декада подготовки жилых помещений к зиме. Железнодорожники, члены их семей, профсоюзные организации должны по боевому включиться в проведение декады и помочь жилищно-ремонтным конторам хорошо подготовить жилища к зиме.

**ЛИТВИНОВА.**

## ЗАТЯГИВАЮТ РЕМОНТ СТОЛОВЫХ

В зимних условиях столовые должны работать четко и бесперебойно, обеспечивая железнодорожников обедами, организуя разноску пищи для рабочих, связанных с движением поездов. Нужно хорошо подготовить столовые.

Между тем конторы Трансторпита все еще не занялись ремонтом и подготовкой столовых. Ни одна столовая на станции Свердловск-сортировочная не подготовлена к зиме.

Так же медленно идет подготовка и на Надеждинском отделении. Смета на постройку новой столовой в вагонном депо давно уже утверждена, но к строительству все еще не приступили.

Столовая при паровозном депо Свердловск-пассажирская обслуживает тысячи железнодорожников. Ее ремонт начальник дороги отдал специальный приказ, но ремонт еще не начал.

## Построить тупик для погрузки овощей

Егоршинский совхоз треста Трансторпигит (директор т. Машкин) — один из рентабельнейших на дороге. Передовые люди совхоза тт. Буторина, Слитенкова, Аксенова, Самочернова, Глубокова и другие работают не покладая рук, создавая прочную базу снабжения железнодорожников овощами, молоком, мясом.

В этом году совхоз снимает обильный урожай зерновых культур, картофеля, лука, огурцов, помидор, капусты. Максимально использовать продовольственную базу, быстро и без потерь перевести всю разнообразную продукцию совхоза — важная задача.

Но как раз в этом совхоз испытывает серьезные затруднения. Если раньше, когда не было большого движения поездов, и можно было находить время для постановки вагонов под погрузку прямо на перегоне, то сейчас этой возможности нет.

## КОМСОМОЛЬЦЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В коллективе Кузнецкого паровозного отделения проведен молодежный воскресник, в котором приняло участие 610 человек, из них 112 комсомольцев. Теперь комсомольцы решили работать во внеурочное время на строительстве тупика. 9 августа работала бригада из 32 человек. Ком-

совхоз находится рядом с железнодорожным полотном. Начальник службы пути тов. Зотов принял предложение руководителей треста Трансторпигит о постройке небольшого тупика, но... видимо, ждет второго обильного урожая в совхозе — пока еще к работам не приступили. А сейчас, как никогда, к этому имеются благоприятные условия.

Совхоз имеет богатые возможности для дальнейшего развития. На будущий год можно увеличить площадь парников до 2 тысяч рам, теплиц — до 3750 квадратных метров, расширить посевную площадь и площадь овощных участков на 100 га и т. д. Постройка тупика будет безусловно способствовать дальнейшему росту совхоза, как продовольственной базы железнодорожников Свердловска, Егоршино, Алапаевска.

**Б. Д.**

сомольцы подвозили землю и соорудили насыпь.

**СИМОШЕНКО** — пом. начальника политотдела по комсомолу.

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