

НАСТУПАТЬ НА ЗИМУ

Своевременно создать на предприятиях Урала зимний запас топлива

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 125 (2256) Четверг, 1 октября 1942 г. Год издания 9-й ЦЕНА 10 КОП.

Быстрее продвигать поезда с углем

Подписывая полугодовой рапорт товарищу Сталину, уральцы поклялись направить на фронт новый еще более мощный поток сооружений и боеприпасов. Вместе с передовыми людьми индустриального Урала, с его мастерами оружия, дали клятву и железнодорожники уральской магистрали, зная, что от них зависит быстрое продвижение к фронту нового потока вооружения.

Для того, чтобы сдержать свою клятву вождю, железнодорожники обязаны, прежде всего, обеспечить промышленные предприятия и транспорт важнейшим стратегическим сырьем — топливом.

С кривоносовской скоростью должны идти по нашей дороге поезда с углем. Пора, наконец, понять, почувствовать всей силой души, что каждый угольный маршрут — это действительно удар по врагу. Вот почему нарком тов. Хрулев в своем приказе № 930 обязал лично начальников дорог контролировать продвижение угольных кольцовок, дал право предоставлять им преимущество перед остальными грузами.

Мы имеем все условия для выполнения этого боевого приказа. Передовые люди дороги повседневно доказывают, какие неограниченные возможности имеются у нас для быстрого продвижения поездов с углем. Однако их опыт не стал еще достоянием всех железнодорожников. Приказ наркома не выполняется, положение остается напряженным.

Если в первой декаде сентября оборот кольцовок в среднем не превышал норму, то уже во второй декаде он был значительно вышше: оборот кольцовок составил 4,5 суток при норме 3,1. Особенно медленно продвигаются угольные маршруты по Камышловскому и Тагильскому отделениям. 29 сентября груженые угольные поезда продвигались от Поклевской до Баженово в два раза медленнее чем следовало. На Тагильском отделении в этот же день кольцовки шли со средне-суточной скоростью всего лишь 100 километров.

Угольные маршруты должны находиться на дороге не более 72 часов. Между тем, как правило, они задерживаются до 200—

300 часов. Это ли не преступное отношение к организации движения на дороге? С этим примирились, к этому привыкли руководители служб грузовой и движения. Отдельные поезда с углем простаивают на дороге по месяцу и более. В частности маршруты №№ 3422 и 3593, пришедшие в адрес Коксохима и Серовского металлургического завода находятся на дороге с 30 августа, в то время, когда Караганда и Кузбасс — основные угольные базы страны — испытывают острый недостаток в порожняке.

Плохо заботясь о своевременном создании запасов угля на предприятиях уральской промышленности, железнодорожники тормозят и создание топливных запасов на зиму для самих себя. Завезено всего лишь 40 процентов запаса. Несмотря на всю серьезность создавшегося положения с топливом в ряде депо, железнодорожники крайне медленно продвигают угольные маршруты, прибывающие для нужд дороги. Родина не простит руководителям важнейших отделений тт. Миронову, Корецкому, Мальгинову, которые не контролируют продвижение поездов с углем, не выполняют приказ наркома. Зачастую их действия приводят к тому, что угольные кольцовки прибывают на предприятия пачками, а пачковый подход поездов — это затруднение в работе промышленности и транспорта.

Приближается вторая военная зима. Октябрь — решающий месяц в создании топливных запасов. Зимой промышленные предприятия Урала, работающие на оборону, не должны иметь недостатка ни в чем и, прежде всего, в топливе.

Контролировать продвижение кольцевых угольных маршрутов — боевая задача командиров дорог, быстро продвигать эти маршруты — задача движенцев и паровозников, своевременно разгружать их — задача работников станций и клиентуры.

Обеспечим промышленные предприятия и транспорт топливом, сдержим слово клятвы, — перевезем боевую продукцию к фронтам Отечественной войны, направим все свои силы на самый быстрый разгром врага.

Организуем массовый сбор праздничных подарков фронтовикам

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие Синарского трубного завода обратились ко всем трудящимся Свердловской области с призывом организовать сбор праздничных подарков фронтовикам.

«Пусть знают фронтовики, что самыми близкими, родными для каждого из нас являются они, славные защитники нашей родины. Любвию приготовленная посылка с душевным письмом, посланные в подарок теплые вещи, бритва или зубная щетка, пачка табака, бутылка вина, носовые платки и бритвенный прибор, паке-тик с сахаром, баночка с ме-

дом, сухари, консервы — еще и еще раз напомнят бойцам о безграничной любви к ним, о внимании и заботе советских людей о них».

Железнодорожники нашей дороги, прочитав и обсудив это обращение, достойно ответят на призыв коллектива Синарского завода. Прошлой зимой они послали на фронт валенки, полушубки, варежки, носки. Любовь железнодорожников к Красной Армии выразится в ежесезонном улучшении работы транспорта и многочисленных подарках бойцам.

Сейчас на дороге идет обсуждение письма коллектива Синарского трубного завода.

Рабочий парк вагонов приведен в норму

Готовясь к зиме, работники станции Богданович всемерно усиливают пропускную способность станции, обрабатывая поезда скоростными методами. В ночь на 28 сентября смена дежурного по станции тов. Шульгина без задержки принимала поезда и своевременно отправляла их по всем направлениям. Составители — медаленосец т. Контеев и тов. Алексеев — сформировали скоростными методами 7 поездов. Отправлено 150 вагонов местного груза. Образцово работали дежурный по парку тов. Огурцов, старший стрелочник тов. Тюфякова, маневровые машинисты тт. Пахомов и Буденчиков, осмотрщики тт. Черенков и Кекелев.

Впервые рабочий парк вагонов станции приведен в норму. Закрепляя этот успех, стахановцы узла прилагают все силы к тому, чтобы станция вступила в зиму хорошо подготовленной.

РУБИН — уполномоченный начальника дороги. **ЗУЕВ** — уполномоченный обкома ВКП(б).

Дневник соревнования движенцев

29

сентября

Первое место заняло Свердловское отделение. Диспетчер тов. Еремин принял с Южно-Уральской дороги по станции Дружинино три поезда сверх нормы и перевыполнил задание по сдаче на один поезд. План погрузки выполнен на 133 проц. Но отделение не справилось с заданием по передаче местного груза и выгрузке.

Сорвал передачу местного груза на Свердловское отделение дежурный по Камышловскому отделению тов. Архипенко. В ночную смену он не отправил ни одного поезда с местным грузом, неправильной регулировкой ухудшил поездную работу на Свердловском участке.

Надеждинское отделение выполнило задание по передаче местного груза на 118 проц. Однако командиры отделения сорвали погрузку угля на станции Богословск, и отделение отнесено на пятое место.

Последнее место попрежнему занимает Тагильское отделение. Передав на соседние отделения всего лишь 48 проц. местного груза, тагильские движенцы не обеспечили развоз местного груза внутри отделения и выполнили задание по выгрузке только на 61,4 проц. Особенно отстает в развозе местного груза станция Смычка, где нет должной дисциплины в выполнении заданий. На днях начальник дороги снял с работы начальника станции Кузина, грубо нарушавшего трудовую и государственную дисциплину.

Передовые люди станции Смычка отдают все силы, чтобы ликвидировать отставание. Смена маневрового диспетчера тов. Бородин не раз перевыполняла норму по отправлению передач на станцию Западная. Нужно только, чтобы политотдел поддержал инициативу передовиков, а командиры отделения повысили ответственность работников транспортных цехов НТМЗ и Коксохима за использование подвижного состава.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 29 сентября

В течение 29 сентября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда, в районе Моздока и в районе Синявдино. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 28 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено 5 немецких танков, 20 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 5 батарей полевой артиллерии, взорвано 5 складов боеприпасов, рассеяно и частью уничтожено до 2 рот пехоты противника.

В районе Сталинграда продолжались ожесточенные бои. В течение всего дня крупные силы танков и пехоты противника при поддержке авиации предпринимали одну за другой атаки наших позиций на северо-западной окраине города. Все атаки гитлеровцев отбиты с большими для них потерями. Наши части оставались на прежних позициях. В течение дня уничтожено 29 немецких танков и более 1500 солдат и офицеров противника. Особенно большие потери немцы понесли в бою у одной высоты. На подступах к высоте осталось до 700 вражеских трупов. Советские летчики уничтожили 3 немецких самолета, 8 танков, 24 автомашины, 3 бензодвигатели и взорвали склад с боеприпасами противника.

Корабли Волжской военной флотилии артиллерийским огнем рассеяли и частью уничтожили до 2 батальонов немецкой пехоты.

Северо-западнее Сталинграда наши войска вели активные боевые действия. Части Н-ского соединения Красной Армии за 3 дня ожесточенных боев с противником

подбили и сожгли 49 немецких танков, уничтожили 18 орудий, 23 миномета и 41 пулемет. За это же время уничтожено до 2000 солдат и офицеров противника. По показаниям пленных, разгромлены в этих боях танковая и мотодивизия противника. В ротах этих частей осталось по 15—25 солдат. На другом участке, обороняемом Н-ской частью, немцы предприняли контратаку. Наши бойцы сожгли 3 и подбили 8 немецких танков и уничтожили до 2 рот пехоты противника.

В районе Моздока части Н-ского соединения отразили несколько атак противника. В результате боя уничтожено 11 немецких танков и 350 гитлеровцев. На другом участке наши подразделения, под давлением численно превосходящих сил неприятеля, были вынуждены отойти. Вскоре, получив подкрепление, советские бойцы перешли в контратаку и отбросили немцев на исходные позиции.

Юго-восточнее Новороссийска наши позиции атаковала румынская горнострелковая дивизия. Часть морской пехоты под командованием тов. Гордеева нанесла румынам контрудар и отбросила их назад. В этом бою подразделения тов. Кузьмина разгромили 12 горнострелковый батальон противника. Уничтожено 300 румынских солдат и офицеров. Бойцы подразделения тов. Шитова уничтожили до 2 рот гитлеровцев и захватили 11 пулеметов и 3 миномета.

На Ленинградском фронте в результате боевых действий отдельных наших подразделений, снайперов и разведчиков за 2 дня истреблено до 200 вражеских солдат и офицеров. Уничтожено 4 немецких танка, несколько станковых

пулеметов, 5 автомашин и 4 повозки с военным грузом. Ефрейторы тт. Бех и Ваваев и краснофлотец т. Болюк огнем из миномета взорвали склад с минами и артиллерийскими снарядами противника.

На одном участке Волховского фронта взят в плен ефрейтор, санитар 1 роты 83 полка 28 немецкой пехотной дивизии Гейнц Гюнтер Олиас. Пленный — доктор философии — ранее работал ассистентом секции истории искусств Краковского университета. Гейнц Олиас сообщил: «Под Керчью наша дивизия потеряла свыше 50 процентов личного состава. Позднее дивизия участвовала в боях под Балклавой. Здесь 83-й полк был разбит. В его ротах осталось по 10—15 солдат. Когда дивизия получила пополнение, ее перебросили на Волховский фронт. Настроение у солдат подавленное. С ужасом и со страхом они думают о приближающейся зиме. Многие солдаты приходят к выводу, что России нельзя победить. Они говорят: У русских сильная армия, бесконечное количество техники и обширные пространства».

В заключение пленный рассказал: «Украина представляет собой картину разрушения и запустения. Огромные земельные площади не обрабатываются. Население оккупированных районов голодает. В Николаеве, Херсоне, Первомайске, Константиновке и других городах военные власти расстреляли десятки тысяч мирных граждан. В Николаеве после налета партизан на аэродром немецкие власти арестовали и расстреляли свыше 500 ни в чем неповинных людей. На одной из улиц я видел 12 повешенных и среди них 3 женщины».

ПАРОВОЗНИК! Если твой паровоз будет исправен и утеплен, а кагаты полны угля — ты легко преодолешь трудности военной зимы!

Прекратить растративание угля

Положение с топливом на дорогах напряженное. Зимний запас угля на складах не превышает 40 процентов от потребности. Между тем у топливных работников нет тревоги за увеличение топливных запасов, нет большевистской борьбы за правильное расходование топлива.

Начатое по инициативе свердловских паровозников соревнование за создание зимнего запаса угля подвигнуто всеми паровозниками. Только за вторую декаду сентября камышловские машинисты отложили в кагаты свыше 500 тонн угля; 400 тонн сберегли тюменские машинисты. Паровозники добились большой экономии угля. Но боевое соревнование за создание зимнего запаса не поддержано работниками топливного хозяйства.

Сколько резервов остается неиспользованными по вине командиров паровозных отделений! На станциях Балаир и Юшала лежат горы опилок. Паровозники Тюменского отделения не используют его для отопления паровозов только потому, что руководители отделения вот уже два года не могут решить вопрос об укладке тупиков длиной в 100—250 метров. Такое же положение и на Егоршинском отделении, где бесполезно пропадают огромные залежи опилок на станции Тавда.

Изгарь и шлакоотсев — хорошо заменяют уголь. Суррогатов этих достаточно на каждом отделении, а используются они в мизерных дозах. Шлакоотсевная машина на Тюменском отделении вот уже длительное время не используется. Начальник паровозного отделения тов. Дорожинский предпочитает расходовать дорогостоящий привозной уголь, чем возиться с изысканием суррогатов.

Пора от громких фраз перейти к делу

В середине сентября коммунист Максименко — помощник машиниста паровозного депо Н.-Тагил, не вышел на работу, отказавшись от поездки из-за... холода. Машинист — член партии Пономарев, исключительно по своей халатности, допустил столкновение локомотивов на трехуровневой выезде из строя два паровоза. Машинист — член ВКП(б) Савенко пережег во второй декаде больше всех топлива — 7555 килограммов. Так поступили эти коммунисты в тяжелую для нас пору.

Преступление этих людей перед родиной велико. Однако это не разрядило атмосферу безделья и благодушия, царящую в партийной организации, не разбудило от спячки ее руководителей тов. Никулина. Депо продолжает работать исключительно плохо, растут количество брака, пережег топлива.

Машинисты-коммунисты пережгли топлива за вторую декаду более одной трети всего пережега в депо. Помимо машиниста Савенко, пережег имеют коммунисты Шаалин и Чечулин. Следовало бы ожидать, что партбюро со всей резкостью поставит вопрос о пережоге топлива машинистами-коммунистами и примет решительные меры, чтобы выправить положение. Но партийная организация, ее секретарь тов. Никулин, не удосужились даже поинтересоваться этим вопросом и он ни разу не был поставлен ни на партбюро, ни на партийном собрании.

Машинисты, пережигающие уголь, сылаются на его низкосортность. Но в том же депо, на

Из-за нераспорядительности начальника паровозного отделения тов. Протасова, плохо используются опилки и изгарь на Егоршинском отделении. Это привело к тому, что ранее экономившее уголь депо Егоршино во второй декаде сентября стало пережигать топливо. Пережигает топливо и другое депо этого отделения — Туринское.

В Надеждинске инженер тов. Данченко сконструировал брикетную машину. Брикеты из опилок в смеси с древесной смолой заменяют высококачественный уголь; производственная мощность машины обеспечивает изготовление брикетов для отопления десятка паровозов. Однако вот уже несколько месяцев командиры паровозного отделения никак не могут изготовить эту машину и пустить ее в ход. А паровозная служба не предпринимает никаких мер для того, чтобы распространить брикетирование на все отделения.

Нарком тов. Хрулев обязал руководителей дороги в кратчайший срок перевести на дровяное отопление паровозный парк депо Егоршино, Тагил, Кузино и все маневровые паровозы. Это приведет к высвобождению десятков тысяч тонн угля для мощных паровозов главной линии. Но ни паровозная служба, ни ее отделение не позаботились своевременно о заготовке дров и вывозке их на склады топлива. В сентябре требовалось вывезти на склады 1050 вагонов дров. Топливники не позаботились даже о том, чтобы своевременно дать заявку на порожняк, необходимый для перевозки. Вопрос о заготовке и вывозке дров все еще обсуждается на различных совещаниях, а паровозы продолжают работать на угле.

Г. ЮРИН.

“Железнодорожный транспорт имеет все возможности образцово провести вторую военную зиму. Надо эти возможности реализовать”.
А. ХРУЛЕВ.



С. Н. КОЧНЕВ — передовой машинист Егоршинского депо, мастер экономии топлива. В кагаты зимнего запаса он заложил более 100 тонн угля. Паровоз своими силами полностью подготовлен к зиме.

Фото Б. Долинова.

Еще раз о подосиновских углях

Создание зимнего топливного запаса на дороге — первоочередная государственная задача. Сейчас, когда наша страна временно лишилась Донбасса, все виды местного топлива должны быть максимально использованы для нужд железнодорожного транспорта.

Использование высококачественных углей Подосиновских копей для отопления части паровозного парка дороги, применение их для нужд кузнечных и литейных цехов депо и вагонных участков — это дополнительный резерв в создании зимнего топливного запаса. Об этом все очень хорошо знают, об этом много говорят в паровозной службе, в политотделе дороги, на Егоршинском отделении, но вот уже более двух месяцев вопрос о подосиновских углях остается неразрешенным.

Несмотря на такой продолжительный срок, оказывается, до сих пор в управлении дороги не удосужились подсчитать экономическую выгоду применения этих углей, не решили — использовать ли его для отопления паровозов серии ФД, СО, СУ или перевести Егоршинское отделение целиком на местные угли и т. д.; окончательно не выяснено отношение к этому вопросу ряда территориальных организаций, НКПС, Государственного Комитета Обороны.

Каждый день приближает нас к суровой уральской зиме. Положение с созданием зимнего запаса на дороге весьма серьезное. Поэтому, сейчас, как никогда, должны быть использованы все местные топливные ресурсы и, в первую очередь, разрешен вопрос об использовании углей Подосиновских копей.

Б. ДОЛИНОВ.

Маневровые паровозы Свердловск-сортировочная полностью утеплены

В комнату заместителя начальника депо Свердловск-сортировочная т. Бойко один за другим входят машинисты в черных, промасленных спецовках. Они спешат на очередную планерку маневровых бригад.

— Как у вас дела с утеплением паровозов, — спрашивает тов. Бойко?

— К пятому сентября все будет готово, — ответил старший машинист паровоза № 4238 тов. Кривошеин.

Он посмотрел на своих товарищей-машинистов. Федор Георгиевич Кривошеин хорошо знал, что не только он любовно утепляет свою машину, используя для этого каждую свободную минуту, каждую стоянку. По-лунински готовят локомотивы к зиме старшие машинисты тт. Мартынов, Шевелов, Евсеев, Филатов. Все они инициаторы утепления паровозов собственными средствами.

5 сентября их паровозы были полностью утеплены и сданы по акту комиссии с оценкой на «отлично».

— Наша святая обязанность работать зимой не хуже, чем ле-

том и даже лучше, — говорил на летучке Федор Георгиевич Кривошеин, — поможем фронту образцовой подготовкой к зиме, сами утеплим свои локомотивы.

На другой же день начали собирать нужный материал, принесли из дому негодные спецовки. Из всего этого сделали изоляцию для труб. Чтобы придать ей крепость, Федор Георгиевич перекинул гудрон и когда он стал совсем жидким, пропитал им изоляцию.

Недавно тов. Кривошеин вступил в предоктябрьское социалистическое соревнование со старшим машинистом паровоза № 703-83 тов. Пономаревым. Работать по-лунински, экономить топливо, смазку и обтирочный материал, образцово подготовиться к зиме — вот основные пункты договора маневровых машинистов. Они все, как один, полностью утеплили локомотивы своими силами и своими средствами.

Всего в паровозном депо Свердловск-сортировочная утеплено 80 паровозов.

Л. ЧЕРНЫШЕВА.

Передовики экономии топлива

НАДЕЖДИНСК.

Бригада машиниста тов. Луканина в составе помощника машиниста тов. Каримова, кочегара т. Лебедюкова, бережно расходует уголь, создает зимний топливный запас. За 2 месяца и 20 дней сентября они отложили в кагаты 27.579 килограммов.

Около 21 тонны «черного золота» сэкономили за это же время машинист тов. Бочкарев и его помощник тов. Щепков. За вторую декаду сентября они сохранили государству 4 тонны 762 кило-

грамма, завоевав первенство среди паровозных бригад депо Надеждинск.

КУЗЬВА

За вторую декаду сентября бригады машинистов тт. Новельких, Рагозина, Степанова, Синица, Панкова отложили в кагаты в счет зимнего запаса более 17,5 тонн.

Наибольшей экономии добились машинисты тт. Синица, сохранивший государству 5320 килограммов, тт. Рагозин и Панков — более 3200 килограммов каждый.

Готовься к зиме, помни

О ремонте механизмов угольных складов

В прошлую зиму на дороге не мало затруднений происходило из-за неподготовленности угольных эстакад, углеподъемных кранов к работе в суровое время года. Вторая военная зима требует еще более тщательной подготовки всего железнодорожного хозяйства. Будет преступлением перед родиной, если мы не учтем суровые уроки прошлого года.

Образцовая четкая работа угольных складов, прежде всего, зависит от своевременного ремонта эстакад, углеподъемных кранов, кагатов. Только при исправных механизмах можно быстро экипировать паровозы, а значит обеспечивать ускоренный оборот паровозов, продвижение поездов по графику.

Как может говорить о готовности к встрече зимы начальник Камышловского паровозного отделения тов. Смердов, если угольный склад находится в

запущенном состоянии? Краны до сих пор не отремонтированы, кагаты развалены, уголь лежит местами на земле и она попадает в тендер при подаче топлива. Странно, что с таким положением на складе мирится начальник Камышловского политотдела тов. Шестеров.

Только на 50 процентов отремонтирована эстакада на Кузинском отделении. Это также ставит под угрозу бесперебойное снабжение паровозов топливом. Не лучше положение и на ряде других угольных складов.

Подготовка к зиме должна быть тщательной и всесторонней. Своевременно отремонтировать механизмы угольных складов — одна из первоочередных задач подготовки к зиме важнейших объектов дороги. Об этом нельзя забывать ни на минуту.

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