

Пролетарии всех стран, соединитесь!

# ПУТЕВКА

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

№ 146 (2277) | Четверг, 19 ноября 1942 г. | Год издания 9 й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Увеличим пропускную способность дороги, больше отправим фронту поездов с вооружением!

### Паровозники плохо подготовились к зиме

Настоящая уральская зима, с ее суровыми морозами еще не наступила. Однако первые похолодания вызвали значительные сбои в работе паровозников. Оказалось, что мало было одних заверений руководителей паровозной службы и отделений о готовности паровозного хозяйства к зиме. Нужна была упорная работа и полная ответственность за подготовку каждого участка к предстоящим морозам.

Подготовка всех звеньев железнодорожного транспорта к зиме — большая хозяйственно-политическая задача, требующая много упорного, кропотливого труда и хозяйских рук. С этой задачей не впервой встречаются железнодорожники. Они трезво оценивают трудности.

Но не так оценили положение дел руководители Камышловского паровозного отделения. Вместо настоящей работы по подготовке к зиме, мобилизации людей на преодоление предстоящих испытаний, они занимались болтовней, пустозвонством. Первые небольшие холода застали врасплох камышловских паровозников.

Беспечность в военное время есть преступление. Эта беспечность начальника паровозного отделения т. Смердова и начальника депо т. Дедкова привела к тому, что локомотивный парк оказался не подготовленным к зимней работе. Запущенность котлового хозяйства при первых морозах привела к течи связей, дымогарных и жаровых труб у большого числа паровозов. И это после того, когда выполнен план летнего оздоровительного ремонта паровозов.

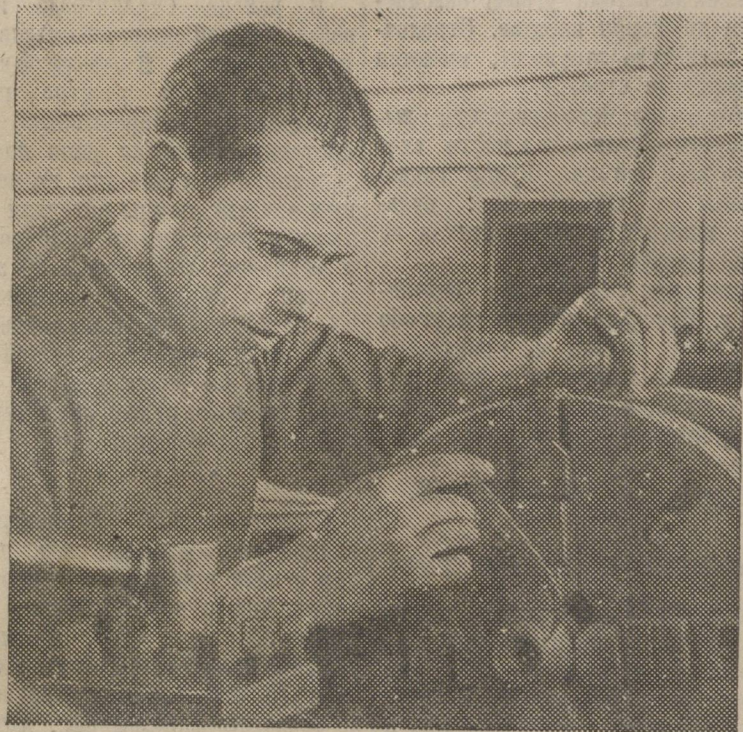
Не подготовленными оказались и другие виды хозяйства. Так из-за плохой работы склада топлива в отдельные дни ноября было по 10 недодач паровозов.

Для нормальной эксплуатации паровозного парка требуется, кроме исправных локомотивов, еще и четкая, быстрая их экипировка: снабжение углем, водой, песком. Однако, говорюны из паровозного отделения даже не подготовили к зиме водоснабжение. Водокачка на станции Камышлов оказалась без топлива. И если не произошло срыва поездов по вине водоснабжения, так только потому, что машинист водокачки т. Селиванов стал разбирать на топливо забор, стоящий по соседству сарай, пилить шпалы и др.

Хозяйственные упущения, даже большие недостатки поправимы, если их не замазывать, а вскрывать, правильно оценивать и принимать действенные меры. Самое страшное у камышловских паровозников это то, что здесь занимают очковтирательством, стараются скрыть имеющиеся безобразия, создать видимость благополучия. Начальник депо Дедков и его заместитель по ремонту т. Лоза в сведениях управлению дороги показывают паровозов с течью связей меньше, чем есть на самом деле, дают заниженный процент больных паровозов.

К этому следует только добавить, что должной тревоги за работу Камышловского паровозного отделения нет и у руководителей паровозной службы.

Осталось менее полутора месяцев, когда уральцы подведут итоги выполнения клятвы товарищу Сталину. В это оставшееся время железнодорожники нашей магистрали должны напрячь все силы и средства и выполнить взятые обязательства.



Токарь-стахановец вагонного цеха станции Дружинино В. П. АКСЕНОВ за работой.

Фото А. Шаевич.

### В ответ на доклад вождя

Рабочие и командиры паровозного депо И.-Тагил обсуждают и глубоко изучают исторический доклад товарища Сталина. На беседе в дежурной комнате паровозников выступил отец двух фронтовиков машинист-орденоносец т. Александр Михайлович Чинков.

— Великий полководец товарищ Сталин указал нам путь к победе над ненавистной кровавой сворой Гитлера, — сказал он. — Красная Армия готовится к решающему удару. Наш кровный долг — усилить помощь фронту. Давайте товарищи, пошлем фронтовикам теплые вещи.

### Комсомольцы выполняют свои обязательства

Комсомольцы паровозного депо Кузино с честью выполняют свои обязательства. Слесарь т. Михеев выполнил производственное задание в октябре на 142 процента, Симонова — на 115, Аристов — на 109 проц.

Хорошо работают не только депо-ские рабочие, но и комсомольцы из поездных бригад. Молодые

Тов. Чинков тут же внес 200 рублей на покупку теплых вещей. Слесарь промычного цеха тов. Мурашев предложил ускорить ремонт паровозов за счет уплотнения рабочего дня.

Рабочие повышают производительность труда. Кузнец т. Першин, выполнявший норму на 180 процентов, три дня подряд дает по 270 процентов к норме. До 270 процентов повысил выработку токарь-орденоносец тов. Ильин. Работавший первые дни самостоятельно слесарь-автоматчик т. Семенов дает за смену более полутора норм.

### 115 тонн угля сэкономил машинист водокачки тов. Кропотин

Заботливо, по-хозяйски расходует уголь старший машинист водокачки станции Выя Николай Федорович Кропотин. Ему 60 лет, но преклонный возраст ничуть не мешает работе. В свободное время машинист-патриот заготавливает древесное топливо. Пни, хворост, валежник — все идет в топку парового котла. В заготовке топлива ему помогает жена Анна Федоровна.

Умело используя дрова и различные отходы, т. Кропотин за 10 месяцев сберег государству 115.800 килограммов угля. Это

почти вдвое больше, чем сэкономили в октябре все машинисты депо Тагил. За счет этой экономии водокачка может работать в течение трех месяцев без завоза угля. Кроме того, т. Кропотин сберег за последние полгода 57 килограммов смазки, что составляет месячный запас.

По всем показателям лунинская водокачка станции Выя вот уже несколько месяцев занимает на Тагильском отделении первое место.

**С. ЛОБАНОВА** — техник водоснабжения.

### За лучший диспетчерский участок

#### В соревновании с Николаем Ереминым

Соревнуясь с диспетчером тов. Н. И. Ереминым за выполнение графика и норм обмена поездами, диспетчер Баженовского участка Свердловского отделения т. Ломакина добилась значительных успехов.

11 ноября она обеспечила проследование 84 проц. поездов по графику, выполнила норму приема на 162,5 проц. и сдачи — на 114 проц. В следующее дежурство 14

ноября тов. Ломакина повысила проследование поездов по графику до 85,5 проц., приняла все поезда и сдала на 12,5 проц. больше нормы. Значительно перекрыты заданные измерители и в дежурство 16 ноября. За все три дежурства т. Ломакина перевыполнила участковую скорость движения поездов.

**В. ШАУМБУРГ** — диспетчер-графист.

### Успехи егоршинских диспетчеров

16 ноября коллектив диспетчеров Егоршинского отделения добился крупного успеха: в течение суток все поезда на отделении были отправлены по графику. Успех этого решили тт. Плотников, Толмачев, Динцен, Корнилов, Шабаршина и Чернобородова.

Диспетчер т. Корнилов организовал скоростной пропуск через

станцию Алапаевск угольного порожнякового состава. Дежурный по этой станции т. Наумов и дежурный по депо т. Недугов за 8 минут произвели смену паровоза.

Большую помощь оперативным руководством оказал егоршинцам поездной помощник начальника распорядительного отдела службы движения т. Крохин.

### 1176 километров в сутки

Диспетчер Тюменского отделения т. Данилов 17 ноября хорошо справился с поездной работой — добился 100 процентного проследования поездов по графику. За дежурство он заключил 5 договоров на одну поездку.

Соревнуясь с машинистом т. Кусиковым, он обеспечил продвижение одного важного поезда от Вагая до Тюмени со среднесуточной скоростью 1176 километров.

**И. ЩЕРБАКОВ** — инструктор Тюменского политотдела.

### ОТЛИЧНОЕ ДЕЖУРСТВО СМЕН

Смены дежурных по станции Дружинино тт. Додрова и Кругина за сутки 16 ноября все поезда отправили по графику, снизили рабочий парк на 150 вагонов, сократили простой транзитных вагонов, сдали сверх нормы на Канзанскую дорогу два поезда.

Отлично работали дежурные по паркам тт. Кусков, Другов, сослуживцы тт. Котегов, Тимашов, степичики т. Другов, стрелочники тт. Лутков, Горкунов и другие.

**А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО** — инженер станции.

### Гороблагодатские очковтиратели

— Сколько поездов отправили сегодня по графику? — спрашивает заместитель начальника станции тов. Майоров.

— Сто процентов, — отвечает дежурный по станции Макуха.

— Отличная работа! Вы идете вперед, не сдавайте темпы. В таком духе обычно проходят планерки на станции Гороблагодатская. Ни анализа работы смен, ни деловой критики недостатков, одно лишь самовосхваление.

На доске показателей первое место в соревновании за декаду ноября отведено Макухе. Против его фамилии в графе «отправление поездов по графику» стоит внушительная цифра — 97 проц. Не менее солидно выглядят показатели и других смен.

На деле положение далеко не блестящее, и цифры эти не что иное, как сплошное очковтирательство, поощряемое начальником станции Гординым. Проверка показала, что в первой декаде ноября Макуха отправил по графику не 97, а всего лишь 47 процентов поездов, а остальные приписаны.

Делается это просто: в настольном журнале дежурный по станции по графику ставит любую цифру, какая ему придет на ум. Техник Бахтиярова, без проверки, составляет по этим цифрам отчет и все довольны высокими процентами.

Взять дежурство 10 ноября. Поезд № 501 должен отправиться по расписанию в 5 час. 56 мин. Но обработать его не успели. Макуха присваивает ему № 925 и

отправляет в 7 ч. 20 мин., на 1 час раньше графика и указывает, что поезд ушел по расписанию. Также поступает он и с поездом № 925, сменив его номер на 903, и с другими поездами. С ловкостью жонглера меняет он номера поездов, часами задерживая паровозы, вводит так называемые «бис». Но когда и это не помогает, он пишет в журнале «отправлено по графику 93 проц. поездов». На деле, по графику ушло только 35 проц. поездов.

Агитатором в смене работает секретарь узлового парткома т. Лукьянчик. Прочитав на планерке газету, он уединяется в кабинет. Не видно его на путях, не вникает он в поездное положение. Зато скромностью т. Лукьянчик не отличается, ставя себе в заслугу «успехи» Макухи.

Обман, очковтирательство пустили глубокие корни на станции. В отчетах начальник станции Гордин показывает, что все поезда отправляются полновесными. На деле 30—40 проц. поездов уходят со станции неполновесными. На станции числится 26 больных вагонов, а по переписи их оказалось вчетверо больше.

Очковтирательскими сведениями, дутыми цифрами тт. Гордин и Лукьянчик вводят в заблуждение руководителей Тагильского отделения, разложили государственную дисциплину и тормозят развитие боевого соревнования в коллективе железнодорожников Гороблагодатской.

**Г. ЮРИН.**

# Угольным маршрутам — кратчайший путь

## Бесперебойно снабжать предприятия Урала сырьем и топливом

ПИСЬМО РАБОТНИКОВ ГРУППЫ КОЛЬЦЕВЫХ МАРШРУТОВ

Бесперебойное снабжение предприятий Урала углем и рудой — задача большой государственной важности. Уголь и руда — это сотни тысяч тонн стали и чугуна, грозный поток вооружения и боеприпасов для фронта.

Быстро, без малейших задержек продвигать кольцевые маршруты с углем, коксом и рудой, вовремя выгружать и грузить их, безоговорочно выполнять норму сдачи закольцованного порожняка по регулировке — святая обязанность железнодорожников уральской магистрали.

Анализ работы показывает, что наша дорога не выполняет приказы №№ 930, 880 и 1001 наркомата тов. А. В. Хрулева, неудовлетворительно продвигает, выгружает и грузит кольцевые маршруты. В ноябре оборот кольцевок завышен на 0,26 суток, среднесуточная скорость продвижения маршрутов в первой декаде ноября в среднем на дороге была занижена на 315,2 километра.

Исключительно большое значение имеет выполнение плана погрузки угля в Богословске и Егоршино. За Богословском закреплены специальные маршруты. Насколько плохо они используются, показывает тот факт, что семь из них расформированы, а один продолжительное время стоит в ремонте. Это и является одной из причин срыва погрузки угля, а отсюда и своевременного снабжения предприятий топливом.

Почин свердловских диспетчеров улучшает поездную работу дороги. Поддерживая инициативу свердловчан, мы обращаемся ко всем дежурным по отде-

ниям, диспетчерам, работникам станций и транспортных цехов, поездным бригадам, начальникам кольцевых маршрутов одним из условий социалистического соревнования за лучший диспетчерский участок и единую смену взять скоростное продвижение, скоростную выгрузку и погрузку кольцевых маршрутов.

Зеленую улицу, высокую скорость кольцевым маршрутам на всех участках дороги! Организуем передачу каждого маршрута с круга на круг, на каждой передаточной станции будем заблаговременно готовить паровозы, поездные бригады, без задержек производить технический осмотр. Точной информацией о станции назначения маршрута создадим все условия для бесперебойной выгрузки и погрузки его.

Превратим каждый грузный и порожний маршрут в скоростной эстафетный поезд, усилим нашу помощь фронтовикам в борьбе с ненавистным врагом!

Итоги соревнования каждого отделения, диспетчерского участка, единой смены, поездной бригады и начальника кольцевого маршрута мы будем подводить за каждую смену по селектору.

Обеспечим предприятия Урала сырьем и топливом!

**И. КУПРИАНОВ** — начальник группы кольцевых маршрутов, **П. БЕСПЯТЫХ** — секретарь партбюро, **В. ЦИРКОВ** — старший диспетчер, **Н. ИЩЕНКО**, **С. КАРЕЛИНА**, **В. БАРАННИК** — диспетчеры, **В. ПИЩАГИН**, **И. МАЛЫХ** — начальники кольцевых маршрутов.

## Почему в Тагиле простаивают кольцевые маршруты

Расстояние от Шувакиша до Смычки по графику товарные поезда проходят за 4 часа. А вот угольные кольцевые маршруты, являющиеся первоочередными, задерживаются на этом участке по 15—20 часов. По прибытии на Смычку, они часами простаивают в ожидании подачи под выгрузку, а потом надолго застревают на подъездных путях клиентуры. Простой маршрутов под грузовыми операциями на Вагонзаводе, НТМЗ и Коксохиме почти вдвое превышает установленные нормы.

Нет должного внимания к использованию кольцевых маршрутов на Тагильском отделении. Здесь часто нарушаются основные принципы маршрутизации. Томские, а особенно богословские маршруты, с ведомо кольцевой группы управления дороги, расформировываются на Смычке до подачи на фронта выгрузки и следят за их разгрузкой некому. Трафареты десятками отправляются резервом, отцепка и прицепка их отнимает у составителей уйму времени, и все это без пользы для дела.

Кольцовка № 978 следовала с углем из Богословска в Свердловск. На Смычке от нее отцепили телушку, заменив ее графариетом томского маршрута № 3418, прибывшего в адрес Коксохима. В результате этого обмена начальники маршрутов не довели своих составов до места назначения и не могли проследить за выгрузкой угля.

Нередко маршрутизация сводится к пустой формальности. Маршруты формируются настоль-

ко мелкие, отправляются вперемешку с разными грузами, следующими в десятки адресов, что их на Смычке приходится пропускать через сортировочную горку. Например, в составе маршрута № 2003, следовавшего 10 ноября, было только 22 вагона, да и то адресованных в два направления. Остальная часть состава была занята сборным грузом.

К простоям маршрутов под выгрузкой часто приводит неправильная регулировка подводом груза со стороны распорядительного отдела службы движения. В течение 14 часов 8 ноября на Коксохим прибыло сразу 5 угольных маршрутов, в результате чего клиент не смог справиться с их разгрузкой. А затем в течение трех дней завод не получал ни одного вагона угля. Грузчики и механизмы простаивали.

В кольцевой группе отделения нет боевого соревнования, нет организованной борьбы за быструю доставку угля металлургическим и оборонным предприятиям. Диспетчеры равнодушно чертят график, фиксируя простой угольных маршрутов на подходах и под грузовыми операциями. К тому же начальник отделения т. Малгинов загрузил их сбором различных сведений. Кольцевые диспетчеры аккуратно составляют всевозможные сводки, звонят по телефону на станции, а руководство продвижением угольных маршрутов пущено на самотек.

**Ю. ГЕРАСИМОВ.**

### Письма с линии

#### Привести в порядок тракционные пути

Тракционные пути депо Н-Тагил оказались неподготовленными к зиме. Треугольник завален золой, потому что не отведено специального места для чистки паровозов. Уже сейчас встала угроза безопасности движения поездов. Стрелочное хозяйство запущено, имеются разрезанные стрелки.

Вследствие негабаритности выгруженного угля имел место сход паровоза и вагона. Рукав гидроколонны не приспособлен: большое количество воды льется на пути, образуется лед.

Начальник паровозного отделения т. Покидько хорошо знает обо всем этом, но мер не принимает, хотя захламленность и запущенность тракционных путей приводит к задержке экипировки паровозов.

**В. БОРОЗДИН.**

#### А воз и ныне там

По приказу начальника дороги необходимо на перегоне Лобва — Вагранская погрузить рельсы для смены остродефектных и тем самым отменить предупреждения о сокращении скорости. Дело, безусловно, очень важное.

Несмотря на это дежурный по станции Лобва Казанцев, диспетчер Надеждинского отделения Денисов не выполняют приказ начальника дороги и срывают погрузку рельсов.

Воз и ныне там... В результате бездеятельности ряда движущих несколько дней стоит в горячем состоянии паровоз, у штабелей с рельсами дежурят день и ночь рабочие. Кто дал право Денисову, Казанцеву и другим диспетчерам из Надеждинска игнорировать приказ начальника дороги?

**ОСТРОВСКИЙ** — начальник СМПС № 2.



Оператор станции Дружинино **М. ГОРБУНОВА** работает четко и быстро, дает точную информацию о подходе поездов.

**Фото А. Шаевич.**

#### САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ КОНЦЕРТ

Коллектив художественной самодеятельности железнодорожников станции Баженово в день XXV годовщины Октября выступил с большим концертом. Зрители остались довольны программой концерта и ее исполнением.

**В. ПОПОВ** — председатель месткома станции Баженово.

## От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 17 ноября

В течение 17 ноября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда, северо-восточнее Туапсе и юго-восточнее Нальчика. На других фронтах никаких изменений не произошло.

В районе Сталинграда наши войска отбили многочисленные атаки гитлеровцев. В заводской части города на одном участке после двухдневных непрерывных боев противник потеснил наши подразделения. В течение дня, по неполным данным, немцы потеряли убитыми и ранеными до 1000 солдат и офицеров. Уничтожено 80 автомашин, 5 орудий, 15 минометов, 28 пулеметов и разрушено 10 ДЗОТов противника. Старший сержант тов. Феобанов огнем из противотанкового ружья сбил немецкий бомбардировщик.

Северо-западнее Сталинграда наши части обороняли свои позиции и вели перестрелку с противником. Бойцы подразделения, которым командует тов. Шовиков, ружейно-пулеметным огнем истребили 75 гитлеровцев, стривших проволочные заграждения. Артиллеристы части, где командиром тов. Столбошинский, разрушили 7 вражеских ДЗОТов и блиндажей с их гарнизонами, уничтожили 2 станковых пулемета, минометную батарею и истребили 2 взвода немецкой пехоты.

Юго-восточнее Нальчика советские войска вели активные боевые действия. Подразделение под командованием тов. Белого атаковало и выбило немцев из укрепленных позиций в районе одной высоты. Танкисты под командованием тов. Филиппова подбили и сожгли 5 танков противника и истребили до роты немецкой пехоты.

Захваченные в плен солдаты 93 немецкого мотополка и 43 мотодивизионного батальона, 15 немецкой танковой дивизии сообщили о тяжелых потерях, которые понесла дивизия в последних боях. Во многих ротах осталось по 10—15 солдат, а все остальные убиты или ранены.

Северо-восточнее Туапсе на участке Нского соединения немецкая пехота, поддержанная авиацией, пыталась прорвать линии нашей обороны. В этом бою уничтожено до 400 гитлеровцев.

На одном из участков Волховского фронта два полка вражеской пехоты, стремясь вернуть занятый нашими войсками населенный пункт, атаковали наши позиции. Советские бойцы отбили 6 атак противника и истребили до полка гитлеровцев. К вечеру, подтянув подкрепления, немцы при поддержке сильного артиллерийского и минометного огня, вновь перешли в наступление. Противнику удалось ворваться на окраину населенного пункта. Наши подразделения ведут упорные уличные бои.

Партизанские отряды, действующие в захваченных немцами советских районах, с 9 по 12 ноября пустили под откос 34 железнодорожных воинских эшелона противника. Разбито 15 паровозов, 440 вагонов, платформ и цистерн. За это же время партизаны истребили 940 немецких солдат и офицеров и взорвали 7 железнодорожных и шоссе мостов.

Добровольно перешедший на нашу сторону солдат 396 пехотного полка 216 немецкой пехотной дивизии Иозеф Ф. рассказал: «В городе Витебске на вокзале я видел большой железнодорожный состав, вагоны которого были заломбированы. Из них доносились душераздирающие крики. Часовые, охраняющие эшелон, рассказали мне, что в вагонах находятся русские женщины, которых насильно отправляют в Германию. При посадке в вагоны многие из них были избиты, а 6 женщин расстреляны».

Продовольственное положение Румынии непрерывно ухудшается. Румынская газета «Курентуа» пишет: «Кукуруза является основным продуктом питания страны. Следовательно, для спокойствия огромного большинства населения нужна кукуруза. Повторяем, вопрос о внутреннем порядке сводится к снабжению кукурузой. Однако, у нас был очень неудачный сельскохозяйственный год. Урожай пшеницы и других культур почти целиком забрали немцы. Румынам Гитлер оставил кукурузу, но и ее не хватает. Продажная правящая клика Румынии уже сейчас опасается голодных беспорядков. Это бесовство гитлеровских лакеев находит свое отражение на страницах многих румынских газет».

### Письмо с фронта

#### Победа будет за нами

В день XXV годовщины Великого Октября посылаю вам горячий фронтовой привет и желаю новых успехов. Мы все здесь на фронте проникнуты одним чувством — любовью к родине, и выполняем одну задачу — громим ненавистного врага. Я связист. По приказу командования мне приходилось не раз прокладывать телефонную линию под артиллерийским и минометным огнем противника. Наше подразделение всегда успешно преодолевало все препятствия. Ни вражеский снаряд, ни мина, ни бомба не поразили нас. Связь наша работает безотказно.

Я, как коммунист, стараюсь как можно лучше выполнять все приказы командиров и требую этого от всех бойцов нашего подразделения.

Заверяю вас, дорогие земляки, что мы не уйдем с поста до тех пор, пока в нашей груди стучит сердце, пока в душе кипит жгучая ненависть к фашистским захватчикам. На благо нашей родины, за ее победу мы, если надо, отдадим свои жизни. А вы должны работать еще более самоотверженно, быть бдительными, трудиться во имя нашей победы, не покладая рук.

Прошу передать привет железнодорожникам станции Баженово, где я работал до войны. Пусть они напишут мне по адресу: Полевая почта 2021, часть 132.

**Дмитрий Егорович ЛОПАТИН.**

Ответственный редактор

**П. А. МАРКОВ.**