

# ПУТЕВКА

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

№ 149 (2280) | Четверг, 26 ноября 1942 г. | Год издания 10 | Цена 10 коп.

## БЫСТРЕЕ ПЕРЕСТРОИТЬ ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКУЮ РАБОТУ

На отделениях дороги прошли собрания партийного актива, вскрывшие массу существенных недостатков в работе политотделов и первичных партийных организаций. Неправильные методы партийно-политической работы на транспорте, осужденные в свое время XVIII Всесоюзной партийной конференцией, имеют место и сейчас в работе многих политотделов.

Канцелярско-бюрократический стиль руководства, отсиживание партийно-политических работников в кабинетах, плохая связь с массами, слабая помощь первичным парторганизациям, подмена хозяйственников — вот главные пороки в работе политотделов отделений нашей дороги, о которых говорили коммунисты на прошедших собраниях.

Центральный Комитет нашей партии потребовал немедленного устранения имеющихся недостатков, полной перестройки всей системы партийно-политического руководства, организации настоящей партийно-политической работы среди широких масс железнодорожников.

Партийно-политический работник должен подходить к решению хозяйственных вопросов посредством организации людей, мобилизации их на выполнение хозяйственных задач. В том и состоит беда многих наших партийных руководителей, что в своей повседневной работе они забывают этот важнейший тезис, по которому учит работать наша партия.

В поте лица бегал бывший секретарь партбюро депо Свердловск-Сортировочная т. Паргин, изыскивая нужные материалы и инвентарь для подготовки депо к зиме, старался «помочь» хозяйственнику. Но получилось не так.

На деле он и хозяйству не помог, и главное — партийную работу — вопросы соревнования упустил.

Политотделы на транспорте — это чрезвычайный орган. Начальник политотдела и его аппарат должны постоянно быть на производстве, выступать среди рабочих — железнодорожников.

Не отличаются этим руководители Надеждинского политотдела т. Громов, Свердловского т. Лапиков и т. Фишбейн, Тагильского — т. Глушенко, Кузинского — т. Деньгин.

Совершенно справедливо критиковали их коммунисты на собраниях партийного актива за то, что они «осели» в своих кабинетах. На линейных станциях они редкие гости. Главным в их работе было — подготовка и проведение оргсовещаний.

Больше помощи должны оказывать политотделы первичным парторганизациям, причем особое внимание должно быть уделено политико-воспитательной работе, хорошей политической информации. Касаясь этого вопроса в своем докладе начальник Кузинского политотдела т. Деньгин не постеснялся заявить, что: «по изучению доклада товарища Сталина мы провели колоссальную работу». Однако из бесед выяснилось, что некоторые железнодорожники мало что знают об историческом докладе вождя, о документе, который должен быть в основе работы наших агитаторов.

О перестройке работы политотделов разговоров было уже много. Нужны практические дела. Резкая критика недостатков, которую получили партийно-политические руководители на активах поможет им перестроить работу в соответствии с указаниями ЦК ВКП(б).

## Точно по графику

Воодушевленные успехом наших войск в районе Сталинграда, диспетчеры Егоршинского отделения тт. Корнилов, Тарасов, Динцен 24 ноября добились высоких показателей в поездной работе.

Диспетчер тов. Корнилов все поезда отправил по графику и добился проследования их по расписанию, выполнил план погрузки на 138 процентов.

Дежурный по станции Ясашная тов. Самоделкин погрузил сверх нормы 12 вагонов, а дежурный по станции Егоршино т. Убийвовк — 7 вагонов.

Заключив договор на одну поездку с машинистом тов. Рябковым и дежурным по станции т. Клещевым, тов. Корнилов обеспечил проследование угольного маршрута со скоростью 470 километров в сутки по участку Егоршино — Н-Сада. Дежурный по станции Алапаевск тов. Якунчи-

ков и дежурный по депо тов. Кузнецов произвели смену паровоза за 10 минут.

Диспетчер тов. Тарасов обеспечил проследование всех поездов по графику. Кольцевой маршрут № 3854 прибыл в Н-Саду на 30 минут раньше расписания. За эти сутки на Алапаевском участке участковая скорость была выполнена на 113 процентов.

Диспетчер тов. Динцен 25 ноября все поезда, кроме одного, отправил по графику, добился 100-процентного проследования поездов по расписанию. Заключив договор на одну поездку с машинистами тт. Манько и Грошевым, он обеспечил скоростное проследование кольцевки по участку Егоршино — Н-Сада. На стыковой пункт поезд прибыл ранее расписания на 24 минуты.

Б. ДОЛИНОВ

## Быстрее очищать пути от снега

24—25 ноября на Свердловском, Егоршинском и других отделениях прошла сильная снегопад. Глубина выпавшего снега местами превышает 20 сантиметров. Путьцы пустились в ход все средства снегоборьбы, вследствие чего задержек поездов не было, за исключением одного случая опоздания на участке Свердловск — Егоршино.

Однако, первый снег показал, что не везде железнодорожники встретили организованно натиск

зимней стихии. По вине движеньев Свердловского отделения на Баженовском участке снегоочиститель был задержан на 7,5 часов, а затем диспетчер т. Ломакина распорядилась — взять от него паровоз. Это привело к задержке в очистке участка от снега. Командиры Свердловской дистанции и службы пути не приняли своевременных мер для привлечения городского населения к очистке от снега путей Свердловского узла.

## Выполним нашу клятву вождю — усилим помощь войскам Сталинградского фронта

### Больше оружия и боеприпасов

Сообщения Советского Информбюро об успешном наступлении наших войск в районе Сталинграда и обращении областного комитета ВКП(б) вызвали большой политический подъем среди железнодорожников Тагильского отделения. На предприятиях состоялись многолюдные митинги.

— Удар Красной Армии по немецко-фашистским захватчикам в районе Сталинграда большая для нас радость, — заявил выступивший на митинге токарь-орденоносец паровозного депо т. Ильин.

— Наши задачи — усилить помощь фронту. Я обязуюсь каждую смену давать не менее 200 проц. выработки, буду работать так,

чтобы завоевать право подписать рапорт товарищу Сталину.

С новой силой развернулось социалистическое соревнование среди движеньев станции Смычка. Дежурный по станции т. Белоус, в ответ на призыв обкома партии, взял обязательство отправлять все поезда по графику и обрабатывать электровозы за 40 минут. Составитель т. Андрущенко дал клятву — ежедневно перевыполнять задания по роспуску с горки на 100 вагонов.

Работница паровозного депо тов. Погудина внесла в фонд обороны 100 рублей из своих сбережений. Ее примеру последовали другие.

### Все для помощи Сталинградцам

На Сталинградском фронте Красная Армия перешла в наступление. Радостная весть быстро разнеслась по Кузинскому узлу. Во всех хоз'единицах прошли собрания и митинги.

— В помощь наступающим героям-сталинградцам я отремонтирую сверх плана два вагона и заработанные деньги внесу в фонд обороны, — заявил рабочий вагон-

ного участка т. Ярин. — Доставим фронту больше оружия, поможем Красной Армии бить врага.

В ответ на призыв областного комитета ВКП(б) вагонники взяли обязательство вдвое перевыполнить план среднего ремонта вагонов. Коллектив Кузинской дистанции пути внес в фонд обороны компенсацию за неиспользованный отпуск.

### ДОРОГА ПОБЕДЫ

Снова утро, полное волненья,  
Вновь на карте, по пути движенья  
Наших войск мы обвели кружок,  
Красный передвинули флажок.  
Твердо помня о великом долге,  
Мы стояли крепостью на Волге,  
Выстояли, двинулись, пошли  
По полям родной своей земли.  
Мы вошли в раздвинутые дали;  
Под ударом нашей крепкой стали,  
Под накатом нашего огня  
Дрогнула фашистская броня.  
Дым пошел от вражеского танка —

Тут его последняя стоянка;  
До победы немцу не дойти —  
Тут ему лежать на полути.  
Наша сила — в яростном сраженьи,  
В грозном наступательном движеньи.  
Труден путь, не близко до конца,  
Но крепки гвардейские сердца.  
В смертный бой зовут их жажда жизни,  
И бойцы, верны своей отчизне,  
Так идут, чтоб, полон новых сил,  
Каждый день победу приносил!

К. МУРЗИДИ.



Помощник машиниста паровоза депо Дружинино тов. М. В. СМЕРНОВА, работает по-стахановски, хорошо ухаживает за локомотивом. Фото А. Шаевич.

### Работали отлично

Отвечая на доклад товарища Сталина, единые смены дежурных по станции Кузино тт. Шанина и Аристова за сутки 21—22 ноября, несмотря на снежный буран, отлично справились с работой. Они отправили все поезда по графику, снизили парк на 77 вагонов и почти вдвое — простой вагонов на станции.

Составитель т. Скутин, сцепщик т. Бажуков, маневровый машинист т. Падерин выполнили задание по формированию поездов на 125 проц. На 30 проц. перекрыли норму составитель тов. Ковалев, сцепщик т. Анисимов и маневровый машинист т. Плотников. Быстро и четко обрабатывала документы технический

конторщик т. Пикулева. Четко руководил маневровой работой дежурный по парку т. Рякин. Своевременно выдавал паровозы под поезда дежурный по депо т. Перминов. Стрелочники тт. М. Аристова, Медведев, Анисимова, Аристов П., Филатов, Кочева, Шишенина быстро очистили стрелки от снега и четко готовили маршруты для приема и отправления поездов и для производства маневров.

За образцовую работу в условиях снежного бурана руководство станции объявило единым сменам благодарность.

ШЕСТАКОВ — нач. станции,  
ЮГОВ — секретарь партбюро.

### В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

#### Наступление наших войск продолжается

В течение 23 ноября наши войска, продолжая наступление, в северо-западном направлении прошли 10—20 километров и заняли гор. Чернышевская, гор. Перелазовский и местечко Погодинский. На юге от Сталинграда наши войска продвинулись на 15—20 километров и заняли гор. Тундутово и гор. Аксай.

К исходу 23 ноября количество пленных увеличилось на 11 тысяч и теперь количество пленников составляет 24 тысячи.

Всего захвачено трофеев к исходу 23 ноября: орудий—557, автомашин—2826, железнодорожных вагонов—1200, пулеметов—2625, самолетов исправных—32, танков исправных—35 и большое количество ручного оружия и боеприпасов, пока еще не учтенных.

Уничтожено: самолетов—70, танков—157, орудий—186,

За 23 ноября противник оставил на поле боя 12 тысяч трупов солдат и офицеров.

СОВИНФОРМБЮРО.

### В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

#### Наступление наших войск продолжается

В течение 24 ноября наши войска под Сталинградом продолжали развивать наступление. На северо-западном участке фронта наши войска продвинулись на 40 километров и заняли город и станцию СУРОВИКИНО. В районе излучины Дона наши войска продвинулись на 6—10 километров и заняли населенные пункты ЗИМОВСКИЙ, КАМЫШИНКА, БЛИЖНЯЯ ПЕРЕКОПКА, ТРЕХОСТРОВСКАЯ, СИРОТИНСКАЯ. Юго-западнее КЛЕТСКАЯ нами взяты в плен три ранее окруженных дивизии противника во главе с тремя генералами и их штабами. Наши войска, наступающие севернее Сталинграда, заняв населенные пункты ТОМИЛИН, АКАТОВКА, ЛАТОШАНКА на берегу Волги, соединились с войсками, обороняющими северную часть Сталинграда. На юге от Сталинграда наши войска продвинулись на 15—20 километров и заняли город САДОВОЕ и населенные пункты УМАНЦЕВО, ПЕРЕГРУЗНЫЙ.

К исходу 24 ноября количество пленников увеличилось на 12 тысяч человек. Всего за время боев взято в плен 36 тысяч солдат и офицеров противника.

По неполным данным, за время боев с 19 по 24 ноября нашими войсками захвачены трофеи: орудий всех калибров—1.164, танков исправных и неисправных—431, самолетов исправных и неисправных—88, автомашин—3.940, лошадей более 5 тысяч, 3 миллиона снарядов, 18 миллионов патронов, большое количество ручного оружия, склады с боеприпасами, снаряжением и продовольствием, которые учитываются.

За 24 ноября противник оставил на поле боя свыше 15 тысяч трупов солдат и офицеров.

СОВИНФОРМБЮРО.

## Партийная жизнь

### Политическая работа в поездных бригадах

В дежурной комнате возле политической карты мира собрались в кружок кондукторские бригады. Агитатор т. Измоденова — по слухам, по комсомолу читает свежую сводку Советского Информбюро, рассказывает о военных действиях в Северной Африке, зачитывает раздел «Первые 500 дней войны» из доклада профессора Александра на сессии Академии Наук СССР.

Люди слушают с большим интересом. Сыплются вопросы. Толково разъясняя кондукторам текущие события, агитатор ставит перед ними четкие задачи.

Вот Люба Капелевич собирается в поездку со сборным поездом. — Как ты, Люба, проведешь поезд, как поможешь фронту? — спрашивает агитатор.

— Постараюсь обработать быстро поезд на участковых станциях и провести его по графику.

Измоденова вызывает по телефону машиниста, отправляющегося с этим поездом. Переговорив с ним, главный кондуктор заключает с диспетчером социалистический договор на одну поездку.

Уходят бригады, отправляющиеся в поездку. Приходят возвращающиеся из поездок. С каждой из них внимательно побеседует агитатор, организует соревнование среди отъезжающих.

Подотдел Егоршинского отделения и узловой партком ввели недавно дежурство партийного актива в резервах кондукторов, поездных вагонных мастеров и в паровозном депо. Дежурят в нерабочее время работники политотдела, секретари парторганизации, коммунисты — командиры.

Дежурные читают для поезд-

ных бригад содержательные лекции и доклады по текущему моменту, читают газеты, художественную литературу, беседуют по вопросам производства и бытового обслуживания, организуют боевое соревнование, на месте принимают меры с неполадками.

Однажды для отправляющегося поезда не оказалось кондукторской бригады. Агитатор побеседовал с только что вернувшейся из поездки бригадой т. Чухарева. — Поедем, — решительно заявил т. Чухарев. — Защитники Сталинграда без отдыха бьют фашистов. И мы должны, когда это требуется, забывать об отдыхе и сне.

Поезд отправился и проследовал точно по расписанию.

В паровозном депо, после каждой беседы агитатора, машинисты заключают содоговоры на поездку. Они берут обязательство — провести поезд с высокой скоростью и экономить уголь. Особенно отличаются в этом т. Брыкин и Волков. Намного перевыполнив нормы технической скорости, они из каждой поездки привозят по 500—800 кг. сбереженного угля.

Дежурства партийного актива позволили политотделу и узлово-му парткому глубже вникнуть в поездную работу, повседневно знать нужды и запросы поездных бригад, добиваться улучшения в организации движения поездов. Все это быстро сказалось на работе: увеличилось отправление и проследование поездов по графику, пошла на снижение брак и аварии.

**В. ГОФМАН** — инструктор политотдела.

## Школа политического воспитания

Партийная организация и командиры Тюменского кондукторского резерва (секретарь партийной организации т. Зырянов, начальник резерва т. Перминов) для проведения массовой воспитательной работы успешно используют ежедневные «планерки». В старую испытанную форму они влили новое содержание, превратив планерку в своеобразную школу политического воспитания, в школу стахановского опыта.

Планерку в резерве проводят ежедневно, независимо от того, сколько собралось людей. Обычно один и тот же вопрос на ней ставится несколько раз — таким образом, охватываются все кондукторы. Беседы проводят агитаторы, большинство которых входят в партийный актив узла. Составлен план бесед, каждый агитатор заранее знает тему и, примерно, день проведения беседы. Ведется дневник проведения планерок, где записывается тема беседы, количество присутствующих, их активность. О содержании бесед можно судить по их тематике. Приведем несколько примеров:

14 октября — «Метод главного кондуктора Соломонова». Статья из газеты «Гудок».

15 октября — О заключении договоров на одну поездку.

17 октября — Доклад о международном положении.

29 октября — чтение писем из Действующей армии, письмо бывшего кондуктора Киселева и письмо из части о награде бывшего кондуктора тов. Бондаренко.

Много внимания уделяется на планерках и в повседневной работе партийной организации и

командиров укреплению трудовой дисциплины. Вот уже несколько месяцев в резерве нет нарушений трудовой дисциплины, тогда как в прошлом году резерв в этом отношении был на плохом счету. Часто проводятся по этому вопросу беседы начальника резерва. Тов. Перминов не ограничивается дисциплинарными взысканиями, много труда прикладывает, чтобы добиться сознательной дисциплины. В этом хорошо помогает ему планерка. Когда зачитывали и обсуждали письмо политотдела дороги ко всем стрелочникам, дежурным по станции и кондукторам, резко осудили товарищи отдельных нарушителей, остро критиковали их поступки. И этим не ограничились. На каждой планерке при случае вспоминаются имена нарушителей до тех пор пока они не исправятся.

Тюменский кондукторский резерв хорошо и своевременно подготовился к зиме. Широко развернуто соревнование. Коллектив — крепкий, спаянный. Часто из этого резерва работники перебираются на слабые участки. Все это — результат проведения массово-воспитательной работы, умения приспособиться к условиям, найти подходящие формы работы. Конечно, сделано еще мало. Партийной организации нужно настойчиво искать новые формы работы, добиваться охвата политико-воспитательной работы всех кондукторов, мобилизовать их на преодоление зимних трудностей.

**К. ЕГОРОВА** — инструктор политотдела дороги.

### НА ПОСТРОЙКУ САНИТАРНОГО САМОЛЕТА

Железнодорожники разезда Емельно собрали 1000 рублей на постройку санитарного самолета. Особую активность проявили тт.

Константинов С., Константинова К., Бузорин, Бузорина Е., Шелконогов, Зефирова и ряд других.

**Н. БУЗОРИН.**

### В депо Дружинино пренебрегают едиными сменами

За последнее время на станции Дружинино по вине командиров паровозного депо стала нарушаться работа единых смен. Составитель т. Котегов во второй декаде ноября четыре раза работал с разными маневровыми машинистами. Машинист т. Морозов, паровоз которого закреплен за т. Котеговым, работал всего лишь 3 дежурства.

В ночь на 18 ноября т. Котегову пришлось работать с машинистом т. Савичевым, и он с трудом выполнил план, тогда как раньше систематически перевыполнял его. Савичев целых 40 минут производил отцепку 4-х вагонов.

16 ноября с Котеговым работал машинист Топунов. Сцепщику т. Другову приходилось до пяти раз повторять сигналы машинисту, пока он их выполнит.

Все это привело к ухудшению маневровой работы на станции.

**А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО**

## Как ухаживать за котлом в зимнее время

Течь дымогарных труб, лопанье связей — результат неправильного ухода за котлом в зимнее время. Мой паровоз не имеет этих серьезных дефектов, так как я соблюдаю все правила ухода за котлом в суровое время года.

### 1. УХОД ЗА КОТЛОМ В ПУТИ.

Качать воду в котел нужно только при хорошем огне в топке, причем, качать попеременно обоими инжекторами равномерно, небольшими порциями. Забрасывать топливо в топку надо также небольшими порциями, но чаще. Особенно это необходимо делать на затяжных подъемах при работе котла на полную форсировку, не допуская чрезмерного прогорания топки. После усиленной работы котла нельзя ослаблять огонь в топке и качать воду большими порциями одновременно обоими инжекторами.

Во время работы котла в пути следования ни в коем случае нельзя допускать попадания холодного воздуха в топку, осторожно пользоваться сифоном и поддувалом. Не нужно допускать прогорания слоя топлива в топке иначе туда попадает холодный воздух, это приведет к расстройству труб и связей.

При подходе к пункту длительной остановки или на конечную станцию необходимо заблаговременно подготовить к этому топку с таким расчетом, чтобы иметь к моменту прибытия не более 0,5 стекла воды в котле и 8—10 атмосфер давления.

### ЭКОНОМЛЕНО 85.673 КГ Топлива

Самоотверженно работает в дни войны машинист-луинец Нижне-Тагильского паровозного депо Александр Михайлович Чинков, награжденный орденом «Знак почта». Он является одним из инициаторов экономии топлива и вождения тяжеловесных поездов среди тагильских паровозников.

За время Отечественной войны он сэкономил государству 85.673 килограмма «черного золота», провед несколько десятков тяжеловесных поездов. На сэкономленном т. Чинковым угле можно провести около 15 полновесных составов от Тагила до Свердловска.

## ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

### Местный уголь в паровозной топке

Машинист депо Егоршино Николай Волков, модернизовав свой паровоз, стал применять в качестве топлива угольную смесь с 75 процентным содержанием местного, егоршинского угля. Работая на местном угле, он сберег десятки тонн дальнепривозного сибирского угля и добился большой экономии топлива. Только за 20 дней ноября он сэкономил 36.400 килограммов угля.

Последователь тов. Волкова машинист т. Брыкин 19 ноября сделал пробную поездку на одном егоршинском угле без применения анжерского. Опыт удался. Выехав в Богданович с составом весом в 1400 тонн и, взяв такой же состав в обратный рейс, т. Брыкин перевыполнил норму технической скорости на 2 километра в час. Уголь в топке горел нормально, парообразование было прекрасное, и машинист сэкономил за поездку 1350 кг., условного топлива.

Успешно совершил поездку на одном местном угле и машинист т. Волков. 20 ноября он проехал из Егоршино в Свердловск и провез поезд без набора воды на станции Реж. Также удачно сездил второй раз, применяя толь-

ко местный уголь, машинист т. Брыкин. Опытные поездки показывают, что многие паровозы депо можно перевести целиком на местный уголь.

Модернизация локомотивов не требует больших затрат. Мы поставили на паровозы дополнительные сифоны, расточили насадку форсового конуса на 5—10 миллиметров, сузили живое сечение колосниковой решетки. Это позволило развить достаточную температуру, которой требует спекающийся егоршинский уголь, понижает унос топлива через дымовую трубу и дает возможность раскалить слой угля до ярко-белого цвета, что важно для получения хорошего парообразования.

Сейчас в депо модернизировано три паровоза. Многие машинисты также хотят переоборудовать свои локомотивы, приспособив их к отоплению местным углем. Однако, несмотря на неоднократные запросы, начальник паровозной службы т. Ионин медлит с разрешением на эти значительные переустройства.

**Н. ТАРАН** — машинист-инструктор по теплотехнике.

—★—

### П. ПЕСТОВ — машинист депо Егоршино

—★—

При спуске на длительный уклон нужно иметь не менее 10 атмосфер давления, а воды в котле — одну четверть или одну вторую стекла. Причем, при следовании по уклону надо держать в топке хороший огонь и подкачивать воду умеренными порциями с расчетом к концу уклона иметь сильный огонь, давление пара в 12 атмосфер и воды в котле три четвертых стекла.

При забрасывании топлива необходимо обязательно дверку топki перекрывать после каждой брошенной лопаты.

### 2. ЧИСТКА ТОПКИ

Чтобы не допускать резкого охлаждения котла при чистке топki, не нужно допускать сильного дутья сифона и спуска огня через колосниковую решетку. Огонь должен быть равномерным на всей колосниковой решетке. Все эти операции производятся при закрытом поддувале. Причем, дверку топki необходимо открывать только при пользовании резака.

Чистка передней топki производится также быстро — при хорошем огне в огневой коробке. Ни в коем случае нельзя производить чистку передней топki одновременно с поддувалом, которые вместе с сифоном должны

быть закрыты. Машинист должен следить за тем, чтобы при чистке передней топki не было встречного ветра.

### 3. ОХЛАЖДЕНИЕ КОТЛА ДЛЯ РЕМОНТА

При охлаждении котла перед ремонтом нужно принимать все меры по устранению резкого охлаждения. Для этого необходимо поставить паровоз на стойло с равномерным слоем топлива на колосниковой решетке в 40—50 миллиметров. Воды не должно быть более одной второй или трех четвертей стекла. Поддувало, трубу и дверки топki закрыть наглухо. Температура воздуха в здании не должна быть ниже 12—15 градусов тепла.

### 4. РАСТОПКА КОТЛА

Растопку котла нужно вести с умеренной тягой при открытом вентиле, чтобы выходил воздух, когда же его сменит пар — вентиль закрыть и после этого постепенно увеличивать тягу, причем необходимо строго следить за равномерным прогревом всех частей.

### 5. КОТЕЛ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЧИСТЫМ

Оберегание котла от накипи — залог хорошей его работы. Отложения накипи ведут к перегреву труб. Необходимо также оберегать бурты и трубы от отложения сажи. Необходимо регулярно и правильно пользоваться антيناкипином, продувать котел и трубы, а на промывке стенки топki очищать щеткой.

### Лучше использовать местные ресурсы

#### О КАРБИДНОЙ ПЕЧИ И БЮРОКРАТИЗМЕ

Карбид кальция необходим в автотранспортных работах. Дорога испытывает большие затруднения в получении этого материала. Для того, чтобы разрешить эти затруднения, в нашем депо была построена карбидная печь достаточной мощности.

Печь построена еще в июле, но до сих пор не пущена в эксплуатацию. Дело в том, что для организации нормального технологического процесса необходимо было построить кладовую для хранения и переработки материалов. Времени было более чем достаточно. Постройку кладовой

возложили на начальника Свердловского паровозного отделения т. Гойда, который по приказу зам. начальника дороги, должен был закончить строительные работы к 1 августа. Кончается ноябрь, а т. Гойда ничего еще не сделал.

К этому следует прибавить одно: из-за отсутствия карбида кальция часто задерживается выпуск из ремонта вагонов и паровозов.

**С. БРЫСИН** — инженер паровозного депо.

Ответственный редактор

**П. А. МАРКОВ.**