

# ПУТЕВКА

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

№ 158 (2289) | Четверг, 17 декабря 1942 г. | Год издания 10-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Железнодорожник!

Ты дал клятву товарищу Сталину—  
ускорить продвижение поездов с воору-  
жением и боеприпасами для фронта.

**Выполни эту клятву!**

## УГОЛЬ—ДОМНАМ, ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯМ, ТРАНСПОРТУ, ЗАВОДАМ

Угольные месторождения в нашей стране огромны. Задача состоит в том, чтобы непрерывно увеличивать добычу угля и своевременно доставлять его промышленным предприятиям. Большевицкой партией и советским правительством приняты меры к серьезному увеличению добычи угля во всех бассейнах страны. От роста угледобычи зависит бесперебойная работа электрических станций, металлургических и военных заводов, железнодорожного транспорта.

Обеспечение народного хозяйства углем зависит не от одних угольщиков. Добытый уголь лишь тогда становится топливом, когда он подвезен к потребителю. И тут решающее слово принадлежит нашим железнодорожникам. В их руках конвейер, призванный бесперебойно доставлять уголь фабрикам, заводам, электростанциям, на топливные склады железных дорог.

В ноябре железные дороги грузили больше угля, чем в октябре. Однако некоторые дороги попрежнему отстают, в частности Томская — важнейшая угольная магистраль.

Понимают ли командиры и политические работники таких дорог, что значит не выполнить государственное задание в военное время? Задумывались ли они над тем, что значит недодать нашей промышленности хотя бы один вагон угля? Это значит: лишить возможности доменщиков выплавить 13 тонн чугуна, сталеваров — сварить 45 тонн стали, оружейников — изготовить 18 тысяч минометов, энергетиков — выработать 30 тысяч киловатт-часов электроэнергии, пекарей — выпечь 180 тонн хлеба! Пусть руководители дорог, коммунисты и все железнодорожники серьезно задумаются над тем, как дорожно обходятся стране те сотни вагонов угля, которые, благодаря недостаткам работы железнодорожников, не доставляются вовремя промышленным предприятиям.

Из угольных бассейнов поступают сообщения об отсутствии слаженности в работе между железнодорожниками и угольщиками. Из-за неправильной организации работы Карагандинского отделения железной дороги и транспортных цехов угольных шахт погрузка карагандинского угля значительно отстает от добычи. Обычно к концу суток на подъездных путях сотни вагонов остаются незагруженными. Сплошь и рядом бывает так, что в течение суток бассейн получает вполне достаточное количество вагонов, но суточного плана погрузки угля не выполняет. Происходит это и от того, что железнодорожники неравномерно подают вагоны, и от того, что по вине работников угольной промышленности подъездные пути фронта погрузки находятся в запущенном состоя-

нии. Отсутствие делового контакта между карагандинскими угольщиками и железнодорожниками свидетельствует следующий характерный штрих: секретарь парторганизации станции Караганда-Угольная Митрофанов и секретарь парторганизации транспортного цеха бассейна Челябинов узнали друг друга лишь на совещании, созванном на днях в обкоме партии.

Многие факты говорят о безответственном отношении к делу некоторых командиров железнодорожного транспорта. Руководители некоторых дорог часто ссылаются на недостаток порожняка. Однако проверка показывает, что эти ссылки несостоятельны. Вагоны на дорогах достаточно, но беда в том, что оборачиваются они крайне медленно, выгружаются и возвращаются к местам погрузки не в те сроки, которые установлены соответствующими распоряжениями. На этих дорогах иной раз вагоны не загружаются полностью. На Томской дороге грузоподъемность вагонов, загружаемых углем, используется на 80—85 процентов.

Командирам транспорта известен опыт донецких железнодорожников, который давно следовало бы использовать на дорогах, обслуживающих угольные бассейны. Опыт этот учит тому, как можно и должно добиваться слаженности в работе между угольщиками и железнодорожниками, как установить единый технологический процесс на станциях и в транспортных цехах шахт, как организовать соревнование от забоя до стрелочного поста, чтобы обеспечить непрерывный рост угледобычи и быструю отправку угля. Об этом опыте много говорят, пишут в дорожных газетах, но на практике его не применяют.

В речах командиров транспорта часто говорится о важности кольцевых угольных маршрутов, которыми охватывается 75 проц. общей погрузки угля. А на деле кольцевые маршруты задерживают в пунктах выгрузки, а иной раз просто расформируют для внутренних перевозок.

В июле 1935 года на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин говорил о том, как важно понять значение каждого работника, каждого винтика в транспортном конвейере. «Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорил товарищ Сталин, — когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящая, большевистская дисциплина».

Пора уже железнодорожникам, начиная от командира и кончая рядовыми работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика понять государственное, военное

значение угольных перевозок, поднимать погрузку угля и ускорить продвижение угольных маршрутов.

На транспорте имеется немало коллективов, которые понимают важность угольных перевозок. На станции Усяты, Томской дороги, передовая смена диспетчера Шишова, установив тесный контакт с работниками подъездных путей трестов «Сталинуголь» и «Прокопьевскуголь», отлично организует стахановские угольные маршруты, перевыполняет задания по погрузке угля, вдвое сократила норму формирования угольных поездов. Работники этой смены не обладают какой-либо особой квалификацией, не поставлены в какие-то особые условия. Они понимают, что уголь нужен сейчас стране, как воздух, и они стараются обеспечить быструю погрузку и отправку угольных поездов.

Хорошие, добросовестные работники, по-государственному понимающие значение угольных перевозок, имеются среди всех профессий железнодорожного транспорта. Сегодня в «Правде» публикуются ноябрьские итоги всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта. В ряды коллективов-победителей соревнования, занявших первые и вторые места, выдвинулись сибиряки и уральцы: свердловские паровозники и камышловские связисты дороги имени Л. М. Кагановича, тайгинские и чувовские вагонники Томской и Пермской дорог, барабинские движущие Омской дороги. Производственные успехи передовиков завоеваны напряженным трудом и четкой организацией дела, чего может добиться любой коллектив. Все зависит от желания учиться работать у лучших коллективов, от глубокого понимания железнодорожниками всей ответственности за возложенные на них обязанности.

Задача политотделов — усилить политическую работу с людьми, добиться подлинно-массового соревнования всех железнодорожников, направляя все их внимание, всю энергию, весь опыт передовиков на выполнение государственных планов перевозок. Например, такое мероприятие, как регулярные политбеседы с паровозными и поездными бригадами приносит огромную пользу. Разрешая важнейшие хозяйственные задачи, поставленные перед нашим транспортом, работники политотделов должны действовать как организаторы и воспитатели масс, множить ряды стахановцев, лунинцев транспорта.

Железнодорожники могут и должны поднять погрузку и ускорить перевозку угля. Таково требование фронта и тыла нашей Родины.

Железнодорожники могут и должны поднять погрузку и ускорить перевозку угля. Таково требование фронта и тыла нашей Родины.

Социалистическое соревнование железнодорожников

### ДОГОВОР НА ОДНУ ПОЕЗДНУ

Среди машинистов, главных кондукторов Туринского резерва ширится социалистическое соревнование за образцовую работу зимой. Борясь за быстрейшее продвижение кольцевых, отправительских и ступенчатых маршрутов, они заключают договоры на одну поездку с участковыми диспетчерами, добиваются высокой скорости.

Главный кондуктор т. Устюжанин, старший т. Софронов, машинист т. Анатолий Чубаров, помощник т. Чукунов, кочегар т. Ростовчиков, заключив договор на соревнование с диспетчером т. Тарасовым, привели маршрут леса и крепежа в Егоршино на 20 минут ранее графика. В обратный рейс предстояло вести порожняк на станцию Туринск. От поездной бригады во многом зависела своевременная подача порожняка под погрузку маршрута. Перед отправлением из Егоршино бригада вновь заключила договор с диспетчером на одну поездку.

Дежурный по станции Егоршино т. Стриганов отправил поезд строго по графику. Бригада дружно взялась за работу. Договор был с честью выполнен, порожняк вовремя прибыл под погрузку. На станции поездную бригаду встре-

тили и поздравили с отличным рейсом начальник депо тов. Глушков, начальник станции т. Аптекар, рабочие депо и станции. На крепкое рукопожатие машинист т. Чубаров ответил:

— Впредь буду работать так, как сегодня.

В недалеком прошлом он имел серьезный брак, сейчас, после обсуждения письма паровозников депо Курган, подтянувшись, стал дисциплинированным.

С такими же отличными показателями вернулись из рейса машинист т. Староверов, главный кондуктор т. Аникин. В Тавду порожняк был доставлен по графику. При обратном следовании груженный маршрут прибыл в Туринск ранее графика на 39 минут. Договор на одну поездку — испытанная форма социалистического соревнования движущих и паровозников. И правильно поступили партийные и общественные организации Туринского узла, организовавшие встречи поездных бригад после рейсов. Оценка общественности имеет громадное воспитательное значение. Поездные бригады заметно улучшили работу.

Б. ДОЛИНОВ.

### ДРУЖНАЯ РАБОТА СМЕНЫ

В ночь на 15 декабря, не смотря на снежный буран, смена маневрового диспетчера ст. Шарташ т. Ускова своевременно развезла грузы к фронтам выгрузки. Составитель т. Усков, сцепщик тов. Кайгородов быстро передали вагоны в соседний район, сформировали порожняковый состав и передали для станций Свердловск-пассажирская и Уктус.

Д. ПОПКОВ.

### ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПОГРУЗКИ

Многие станции Тюменского отделения досрочно закончили выполнение плана погрузки.

Железнодорожники станции Богдандинская выполнили план на 246 процентов, станция Новая Займика — на 146 проц., станция Ялуторовск — 104 процента, Озеро Андреевское — 126, Балаир — 128, Юшала — 118 и Тугулым — 106 процентов.

### Высокая производительность труда

Слесарь тов. Хохряков выполнял программу 3 лет и 8 месяцев.

ТЮМЕНЬ (по телефону). Уже сообщалось, что коллектив Тюменского вагонного участка перевыполнил годовую программу. Передовые люди этого коллектива добились больших успехов. Наивысшую производительность труда дал слесарь тов. Хохряков: он выполнил программу 3 лет и 8 месяцев.

Хорошо поработали и другие. Токарь т. Тепнин выполнил за это время программу 3 лет и 6 месяцев, кузнец т. Волков — программу 3 лет, слесарь т. Николаев — 2,5-годовую программу. Вдвое — втрое перевыполнили годовую программу 15 стахановцев вагонного участка.



По-стахановски работает коммунист Н. А. ЯНЕНКО — токарь паровозного депо Дружинино. На снимке: т. Яненко у станка. Фото А. Шаевича.

# Больше угля заводам Урала ДОРОГУ УГОЛЬНЫМ ПОЕЗДАМ

## Быстрее продвигать угольные маршруты

Уголь — это хлеб для черной металлургии и оборонных предприятий Урала. Мы, железнодорожники, обязаны своевременно снабжать эти предприятия углем и коксом, с высокой скоростью продвигая угольные кольцевые маршруты.

Социалистическое соревнование диспетчерских участков и единых смен уже дало хорошие результаты в продвижении угольных маршрутов. Передовые диспетчеры-ереминцы продвигают угольные поезда со скоростью эстафетных. На днях диспетчер Тагильского отделения т. Осташевский обеспечил проследование кольцевого маршрута со скоростью 960 километров в сутки и с ходу подал его под выгрузку на Уралвагонзавод. Высокую скорость поезда обеспечили машинисты тт. Самсонов и Основин, главный кондуктор т. Татаринцов.

Диспетчеры Егоршинского отделения тт. Черноборода и Динцен, Надеждинского — т. Новиков, Свердловского — т. Ломакина, как правило, продвигают уголь для заводов эстафетными поездами. Большое внимание они уделяют ускоренной передаче высвободившегося порожняка в Кузбасс, под погрузку угля. 14 декабря диспетчер т. Ломакина обеспечила продвижение порожняковых составов со скоростью 836 километров в сутки.

В результате соревнования в первой декаде декабря участковая скорость угольных маршрутов повысилась по сравнению с ноябрем на 7 проц., значительно ускорился их оборот. Однако дорога все еще не выполняет заданных измерителей по проследованию угольных и коксовых

поездов. Нет еще должной дисциплины в этом важнейшем деле.

Нередки случаи, когда угольные поезда сутками задерживаются на участках. Маршрут № 3615 следовал от станции Баженово до Шарташа более суток.

Нет еще настоящего контроля за работой клиентуры по разгрузке угольных маршрутов. На некоторых заводах кольцевые маршруты сутками простаивают под выгрузкой сверх установленных норм. Этим самым замедляется оборот маршрутов, срывается своевременное питание порожняком угольных шахт.

Нужно повысить требовательность к неисправным клиентам, привлекать виновников задержек в выгрузке угля к ответственности по законам военного времени. Вместе с тем надо решительно повысить дисциплину в вопросах продвижения угольных маршрутов, как в грузе, так и в порожнем течении.

Боевая задача железнодорожников — с большевистской энергией снабжать топливом промышленные предприятия Урала и этим увеличить выпуск боевых машин для нашей доблестной Красной Армии. Продвижение угля и кокса для предприятий с высокой скоростью — лучшая помощь фронту в деле окончательного разгрома ненавистного врага.

**И. КУПРИАНОВ** — начальник группы кольцевых маршрутов.

### ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ УГОЛЬНЫЙ МАРШРУТ

Угольный маршрут, намного превышающий весовую норму, прошел по участку Тюмень — Поклевская за 2 часа 55 минут без набора воды и без единой остановки. Было это 15 декабря. Поезд провели машинист т. Пургин, главный кондуктор т. Шата-

лов. В соревновании с диспетчером т. Филиным они добились значительного перевыполнения участковой скорости и привели маршрут с углем на станцию Поклевская значительно ранее, чем это установлено графиком.

**И. ЩЕРБАКОВ.**

## Егоршинцы вызывают на соревнование камышловских паровозников

Письмо курганских паровозников, предложивших организовать социалистическое соревнование за образцовую работу зимой, нашло самый горячий отклик среди коллектива депо Егоршино.

Егоршинские паровозники, участвуя в соревновании единых смен, обязались полностью обеспечить нормы обмена поездами по стыковым станциям Богданович, Шарташ, Нижняя Салда, ускорить оборот паровозов за счет организации кольцевой езды; сэкономить 10 проц. топлива от нормы расхода; ликвидировать случаи порчи паровозов в пути следования, остановки и опоздания по нагону пара, перевыполнить норму технической скорости на 1 километр в час; организовать из числа лучших паровозов колонну имени товарища Сталина.

Партийная организация депо (секретарь партбюро тов. Забелин) обсудила письмо курганцев на общем собрании коммунистов-паровозников. Коммунисты вскрыли причины отставания и наметили ряд конкретных мероприятий по улучшению работы депо. Машинисты тт. Ашихмин, Волков, Борисов рассказали о том, как они борются за высокую честь паровозника — за преодоление зимних трудностей, за производственную дружбу с движением диспетчерами, главными кондукторами, дежурными по станции.

Помощник участкового ревизора НКПС по безопасности движения поездов, член ВКП(б) т. В. Таран, имеющий богатый опыт работы бригадира и мастера промывки, взял обязательство помочь ремонтникам наладить технологический процесс в выпуске паровозов за одну смену.

Егоршинцы вызвали на соревнование коллектив Камышловского депо за почетное право первыми подписать годовой отчет-рапорт товарищу Сталину.

**Д. БОРИСОВ.**

## На постройку танковой колонны „Свердловский комсомолец“

Железнодорожники нашей дороги, как и весь советский народ, полны беззаветной любви к героическим защитникам нашей родины — доблестным воинам Красной Армии. Они помогают бойцам не только самоотверженным трудом по бесперебойной доставке вооружения и боеприпасов фронту, но и путем отчисления личных сбережений на создание этого грозного оружия.

15 декабря на митинге в депо Свердловск-пассажирская было решено: на средства, собранные коллективом паровозников, построить танк и послать его на фронт. Приемщик НКПС, орденосец тов. Морозов в своем выступлении сказал:

— Для разгрома врага я не пожалю ничего и вношу 1500 рублей на строительство танка.

По 1500 рублей внесли начальник паровозного депо тов. Перекальский и секретарь парторганизации тов. Попов. Машинисты тт. Микрюков, Черных и Корчугин, мастера цехов тт. Дашков и Родионов водников

решили передать в фонд постройки танковой колонны по 1000 рублей каждый.

4900 рублей на постройку танковой колонны внесли работники кондукторского резерва станции Свердловск-пассажирская. Депопроизводитель тов. Буравлева при зарплате 140 рублей в месяц, подписалась на 400 рублей и всю сумму внесла наличными. Главный кондуктор тов. Чистяков подписался на 500 рублей.

Всего внесено наличными 2400 руб.

В электродепо Свердловск сортировочная состоялась митинг, на котором присутствовало 250 человек. Электровозники решили принять активное участие в создании танковой колонны «Свердловский комсомолец».

Участники митинга вынесли единодушное решение: отчислить в фонд танковой колонны двухдневный заработок, что составляет 24 тысячи рублей.

Две бригады резерва

Свердловск — пассажирская тт. Шилова, вернувшись из поездки, отчислили в фонд создания танковой колонны двухдневный заработок, что составило 800 рублей.

Коммунисты этого же резерва, вместо двухдневного, отчислили более чем трехдневный заработок.

Железнодорожники станции Шарташ начали сбор средств на постройку танковой колонны. В первый же день сумма подписки составила 6.060 рублей.

Особенно организовано прошла подписка в коллективе пункта технического осмотра, где 57 работников отчислили двухдневный заработок, что составило около 3 тысяч рублей. А осмотрщик-автоматчик т. Нисковских решил отчислить 5-дневный заработок.

Также активно пу-вели подписку и другие коллективы. Например, некоторые работники погрузочно-разгрузочного бюро и станции подписались на трех- и пятидневный заработок.

### Письмо в редакцию

#### НЕТ ПОМОЩИ В СНЕГОУБОРКЕ

Плохо убирается снег с контррольных путей станции Дружинино. Поселковый совет станции Дружинино и Первомайский сельсовет, которые согласно договора, обязаны направить людей на снегоборьбу по первому требованию дорожного мастера, обещали дистанцию рабочей силой всего лишь на 20 процентов. Снеговые поезда простаивают в

ожидаении пути до двух часов.

9 декабря в смене дежурного по станции т. Мокеева в вытяжном тупике снеговой поезд простоял непроизводительно 1 час 40 минут.

Узловой партком во главе с секретарем т. Урванцевым не оказал никакой помощи в деле организации рабочей силы.

**ОБОЖИН** — дорожный мастер

## От Советского Информбюро

Вечернее сообщения 15 декабря

В течение 15 декабря наши войска в районе Сталинграда и на Центральном фронте продолжали вести наступательные бои на прежних направлениях.

14 декабря частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 10 немецких танков, свыше 40 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 10 артиллерийских батарей, разбит железнодорожный эшелон, рассеяно и частью уничтожено до роты пехоты противника.

В заводском районе Сталинграда наши части, действуя мелкими группами, продолжали уничтожать укрепления противника и его живую силу. На южной окраине города советская артиллерия вела обстрел вражеских позиций. Разрушено 16 ДЗОТ'ов и 11 блиндажей, уничтожено 6 орудий, 20 пу-

леметных точек и до 200 гитлеровцев.

Северо-западнее Сталинграда, на левом берегу реки Дон, наши войска вели огневой бой с противником. На одном участке противник силою до батальона пехоты и 8 танков предпринял несколько контратак. В результате боя наши бойцы подбили 3 и сожгли 2 танка противника и уничтожили 200 гитлеровцев.

Юго-западнее Сталинграда наши войска вели бой с крупными силами пехоты и танков противника. Н-ская моторизованная часть в течение дня отбила несколько контратак немецкой пехоты. На поле боя остались сотни вражеских трупов и 9 сожженных танков. На другом участке наши подразделения ударами с флангов отрезали группу немецкой пехоты и танков от основных сил противника и ведут бой по ее уничтожению.

Советские летчики в воздушных боях сбили 10 немецких самолетов, в том числе 3 транспортных самолета противника.

На Центральном фронте наши войска вели наступательные бои и отбивали контратаки противника. В районе западнее Ржева советские части, в результате упорных боев заняли два населенных пункта. Уничтожено до 400 немецких солдат и офицеров. Разрушено 14 ДЗОТ'ов и 11 блиндажей. На другом участке бойцами Н-ского соединения при отражении контратак гитлеровцев подбито 26 немецких танков и нанесены тяжелые потери живой силе противника.

В районе железной дороги Ржев-Вязьма наши части разрушали оборонительные сооружения противника. Артиллерийско-минометным огнем уничтожено несколько десятков вражеских ДЗОТ'ов, подавлен огонь 6 артиллерийских и 3 минометных батарей, рассеяно и частью уничтожено до батальона немецкой пехоты.

Южнее Воронежа наши подразделения вели разведку. Батальон вражеской пехоты пытался отбросить разведывательные группы и вернуть потерянные накануне позиции. Наши подразделения умелым маневром окружили батальон противника атаковали его и уничтожили до 300 немецких солдат и офицеров.

Партизанский отряд, действующий в Сумской области, совершил нападение на колонну немецко-фашистских захватчиков. В завязавшемся бою партизаны истребили 20 гитлеровцев, а остальных рассеяли. Захвачены документы и обоз с продовольствием и обмундированием.

Группа орловских партизан пустила под откос железнодорожный эшелон противника. Разбиты паровоз, 12 вагонов с войсками и 6 платформ с техникой.

В районе Сталинграда взят в плен экипаж сбитого немецкого транспортного самолета «Юнкерс-52». Пленный борт-механик

Альфред Сарнецкий заявил: «За последнее время немецкая транспортная авиация несет под Сталинградом огромные потери. Воздушный путь самолетов пролетает через зоны непрерывного огня. В создавшихся условиях каждый летчик, получивший боевое задание, считает, что он отправляется в последний рейс. Даже очень опытные пилоты с большой неохотой, а бы сказал, даже со страхом, садятся в самолет. Некоторые перед вылетом заговаривают прощальные письма. Бывают дни, когда свыше половины всех самолетов, отправляющихся в полет, не возвращаются на свои базы».

В Париже французские патриоты бросили бомбу в ресторан, где пьянствовали немецкие офицеры. Взрывом убито 5 и ранено 9 гитлеровцев. Недалеко от Парижа произошло крушение товарного поезда, груженого боеприпасами. При взрыве уничтожено 23 вагона.

Ответственный редактор  
**П. А. МАРКОВ.**