

ПУТЕВКА

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

№ 13 (2307) | Вторник, 2 февраля 1943 г.

Год издания 10-й
Цена 15 коп.

Наши войска заняли город Сватово

Наши войска в результате стремительной атаки овладели городом и крупной железнодорожной станцией СВАТОВО.

СОВИНФОРМБЮРО.

График — железный закон

В годовом отчете уральцев товарищу Сталину трудящиеся Свердловской области с гордостью писали: «Точно по часам идут поезда, когда их направляет диспетчер Николай Еремин. По его работе равняются многие диспетчеры железных дорог Советского Союза». И равняются потому, что всю свою работу по выполнению и перевыполнению государственных норм обмена поездами он подчиняет строгому соблюдению железного закона транспорта — наркомовского графика.

Вот почему Николай Еремин, его последователи — диспетчеры Кузинского отделения тт. Приходько и Саутин, Егоршинского — тт. Погосов и Динцен, Тагильского — тт. Скобелев и Патрикеев, обеспечивая размеры движения, имеют наивысший процент отправления и проследования поездов по графику.

В последнее время движенья и паровозники нашей дороги значительно ослабили борьбу за график. Так, 29 января в первую половину суток было отправлено поездов по графику всего только 66,2 процента, во вторую половину — 68,1, проследовало соответственно 50,6 и 47,9 процента.

Отправление и проследование поездов по расписанию было сорвано, главным образом, по вине паровозников Свердловск-сортировочная, Тюмени и Камышлова, растерявшихся перед зимними трудностями. На днях на Тюменском отделении проследовало поездов по расписанию всего только 9,2 процента.

Между тем в этот день не было ни сильных морозов, ни метелей, которые бы затруднили продвижение поездов. И там, где действительно боролись за образцовую поездную работу, было доказано, что в этот день можно было строго соблюсти график. Диспетчеры Егоршинского отделения тт. Плотников и Черноборова, Камышловского — тт. Топорков все поезда отправили по графику.

Правильно, по-государственному поступили начальник Тагильского отделения т. Мальгинов и начальник политотдела т. Глущенко, организовавшие в период морозов и метелей боевое соревнование диспетчеров с поездными бригадами за скоростное продвижение поездов, за внедрение в работу движеньев опыта Николая Еремина. Плоды этого начинания сразу же сказались: в то время, как Свердловское отделение отправляло по графику поезда на 40—50 процентов, обеспечивало проследование на 30—32 процента, тагильчане имели соответственно 81,8 и 48—50 процентов.

Начальник Свердловского отделения т. Корецкий даже после приказа руководства дороги: «О дальнейшем развитии ереминского движения» не перестроил своей работы. Игнорирование ереминского движения как раз и привело к тому, что отделение имеет сейчас наихудшие показатели по выполнению графика движения поездов.

Задача руководителей отделений — мобилизовать всех железнодорожников на строгое выполнение графика. Внедряя, осваивая опыт работы Николая Еремина необходимо добиться резкого улучшения поездной работы вопреки зимним трудностям. Это будет лучшей помощью железнодорожников фронту.



А ЧЕРЕПАНОВ — машинист углеподъемного крана склада топлива Свердловск-сортировочная.

Фото А. Шаевича.

Новые успехи угольщиков

Встав на сталинскую вахту имени XXV годовщины Красной Армии знатный машинист углеподъемного крана склада топлива Свердловск-сортировочная тов. Черепанов вместе с бригадой углеподатчиков тт. Жижина обеспечивает скоростную экипировку паровозов.

31 января они дали рекордные показатели в подаче угля на паровозы. Несмотря на 37-градусный мороз т. Черепанов сократил вдвое подачу каждой тонны угля. По-стахановски работали углеподатчики тт. Измаилов, Шужков и Абдуллин. За всю смену не было ни минуты задержки локомотивов. Простой паровозов на складе сокращен до 21 минуты вместо 40 по норме.

Все поезда проследовали по графику

Н. ТАГИЛ (по телеграфу). По-боевому борются за выполнение графика, за скоростное продвижение поездов с грузами для предприятий черной металлургии передовые железнодорожники Тагильского отделения.

30 января в результате слаженности, большевистского преодоления зимних трудностей диспетчеры тт. Дружинин, Патрикеев, дежурные по станциям Гороблагодатская тт. Куликов, Макуха, Кушва — т. Лашко, осматрщик вагонов т. Макаров ускорили оборот паровозов на участке Гороблагодатская — Кушва на 0,3 часа, среднесуточную скорость продвижения 6 угольных поездов для заводов Н. Тагила и Свердловска перевыполнили на 105,2 километра, 4 порожняковых состава, идущих под погрузку угля, на 160,8 километра.

Машинист т. Мальцев, главный кондуктор т. Коркунова провели

угольный состав для УЗТМ на 1 час 27 минут ранее графика. На 58 минут раньше графика провели маршрут с углем для завода № 183 машинист г. Шешуков, главный кондуктор т. Жиделев.

Значительно раньше графика провели угольные маршруты в этот день машинисты тт. Саблин, Романов, Перминов, Пустовалов; Попов, главные кондукторы тт. Дерягин, Попов, Пунченко, Шаврулина.

Все поезда со станции Кушва, Гороблагодатская принимались сохду. Диспетчер т. Патрикеев добился 100-процентного проследования поездов по графику, норму участковой скорости перевыполнил на 5,2 километра в час.

Е. МАЛЬГИНОВ — начальник отделения движения.

Г. ГЛУЩЕНКО — начальник политотдела.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

Наши войска закончили ликвидацию группы немецко-фашистских войск, окруженных западнее центральной части Сталинграда

Войска ДОНСКОГО фронта в боях 27—31 января закончили ликвидацию группы немецко-фашистских войск, окруженных западнее центральной части Сталинграда.

В ходе боев, а также показаний захваченных в плен немецких генералов установлено, что к 23 ноября 1942 года под Сталинградом было окружено по меньшей мере 330 тысяч войск противника, если считать также тыловые, строительные и полицейские части, а не 220 тысяч, как сообщалось об этом ранее.

Как известно, немецкие войска, окруженные под Сталинградом, с 23 ноября по 10 января от нашего артиллерийского огня, систематических бомбардировок с воздуха, от атак наших наземных войск, а также от голода, морозов и болезни потеряли до 140 тысяч человек. Таким образом, к моменту генерального наступления наших войск — к 10 января 1943 года окруженные под Сталинградом немецкие войска насчитывали вместе с частями усиления, строительной организацией ТОДТА, с полицейскими частями, армейскими и корпусными тылами — до 190 тысяч солдат и офицеров.

Этот расчет подтвердил пленный исполняющий должность генерал-квартирмейстера 6-й немецкой армии полковник фон-Куловский, который показал, что к 10 января личный состав немецких войск, окруженных под Сталинградом, насчитывал вместе с тылами 195 тысяч человек.

В свете этих данных победа советских войск под Сталинградом приобретает еще более крупное значение.

Количество пленных с 27 по 31 января увеличилось на 18 тысяч солдат и офицеров, а всего за время генерального наступления против окруженных частей противника наши войска захватили в плен 46 тысяч солдат и офицеров.

Сегодня нашими войсками взят в плен вместе со своим штабом командующий группой немецких войск под Сталинградом, состоящей из 6-й армии и 4-й танковой армии, — генерал-фельдмаршал ПАУЛЮС и его начальник штаба генерал-лейтенант ШМИДТ. Фельдмаршальское звание ПАУЛЮС получил несколько дней назад.

Кроме того, взяты в плен следующие генералы: 1) командир 14 танкового корпуса генерал-лейтенант ШЛЕММЕР, 2) командир 51 армейского корпуса генерал-лейтенант ЗЕЙДЛИЦ, 3) командир 4 армейского корпуса генерал-лейтенант артиллерии ПФЕФЕР, 4) командир 100-й легкой пехотной дивизии генерал-лейтенант САН-

НЕ, 5) командир 29-й мотопехотной дивизии генерал-лейтенант ЛЕЙЗЕР, командир 295-й пехотной дивизии генерал-лейтенант КОРФЕС, 7) командир 297 пехотной дивизии генерал-майор МОРИЦ фон ДРЕББИ, 8) командир 376 пехотной дивизии генерал-лейтенант фон ДАНИЭЛЬ, 9) командир 44 пехотной дивизии генерал-лейтенант ДЮБУА, 10) начальник артиллерии 4-го армейского корпуса генерал-майор ВОЛФ, 11) начальник артиллерии 5-го армейского корпуса генерал-майор УЛЬРИХ, 12) командир 20-й пехотной дивизии румын бригады генерал ДИМИТРИУ, 13) командир 1-й кавалерийской румынской дивизии генерал БРАТЕСКУ, 14) начальник санитарной службы армии генерал-лейтенант ОТТО НОЛЬДИ.

Всего следовательно взято в плен 16 генералов.

Взяты также в плен исполняющий должность генерал-квартирмейстера полковник фон Куловский, командир 524 пехотного полка 297 пехотной дивизии полковник Вильгельм Пиккель, командир 297 артиллерийского полка полковник Генрих Фохт, командир пехотного полка 44 пехотной дивизии полковник Вегеман, командир 29 мотопехотного полка полковник Сигурт, начальник штаба армейского корпуса полковник Кромме, начальник штаба 297 пехотной дивизии полковник Кель, командир 91 полка 20 пехотной дивизии румын полковник Попеску и многие другие.

Кроме того, захвачены в плен 14 танкового корпуса, 3-й дивизии, 297, 376 немецких пехотных дивизий, 83, 132, 297, 523, 524, 536 пехотных полков, 39 артиллерийских полков, 549 пехотного полка связи и штабного саперного батальона.

За время генерального наступления против окруженного противника с 10 по 30 января советскими войсками, по нашим данным, уничтожено более 100 тысяч немецких солдат и офицеров.

За это же время нашими войсками ВЗЯТЫ следующие самолеты — 744, танков — 6.523, минометов — 7.489, пулеметов — 7.489, автомашин — 6.76.887, тягачей — 7.341, тракторов и транспортеров — 5.700, радиоприемников — 304, бронепоездов — 3, паровозов — 48, снарядов, припасами и вооружением в большом количестве другого имущества.

СОВИНФОРМБЮРО.

Повседневно выполнять государственный план, работать точно по графику, добиваться высокого качества продукции

Командиры, потерявшие чувство ответственности

Егоршинский вагонный участок является одним из отстающих предприятий дороги. Не выполнив программу по ремонту вагонов в прошлом году, егоршинские вагонники сорвали и в этом году программу. В чем дело? Почему вагонный участок, ведомый коммунистами Панченко и начальником депо комсомольцем Соколом, работает плохо? Причины неудовлетворительной работы участка неоднократно разбирались в Егоршинском райкоме КП(б), в первичной партийной организации, в политотделе депо. Несмотря на это Панченко и Сокол не сделали для улучшения выводов, не приняли мер к созданию строгого технического процесса, правильной организации труда рабочих. Это характерный факт. Электромонтер т. Доможиров говорил: «Я бы еще больше дал про- выработки, если бы меня ребойно обеспечивали всем необходимым. Я должен был за- нять работу по выпуску вагонов среднего ремонта, но не долгие обшивки, которая кста- вы готовится в нашем депо. Обычные заявления можно подавать ежедневно от работни- ков всех профессий. Однако Пан- ченко и Сокол не реагируют на это самым способствующим образом. Разве не обязанностью руководителя является организация труда, правильное использование ра- ботных сил?»

В пример. На ремонт вагонов, у которых нужно заменить подпольные брусья, не брусья не были заменены, и в результате всего ремонта вышел только...

один вагон, а другие остались не поданными. Через несколько дней ремонт вагонов совершенно не производился, так как Сокол не подготовил их для подачи в депо. Рабочие всей смены были отпущены домой.

Стахановцы продолжительное время просят отремонтировать переносные лампы, так как в крытых вагонах и под ними работать темно. Но Сокол не считает нужным обращать внимание на такие «пустяки», которые приводят к случаям травматизма и бесчисленным простоям рабочей силы.

В сборочном цехе отсутствуют стеллажи, и рабочие бегают за деталями в кладовую, в подсобные цеха или ищут их прямо на дворе депо. Слесари 5-го разряда, как, например, т. Пономарев, каждый раз тратят время на очистку деталей от грязи, что должны делать чернорабочие. Плотник т. Беляев, слесарь-инструментальщик т. Расхуба вместо ремонта вагонов и инстру- мента, который находится в запущенном состоянии, заняты... подвозкой на санках дров к котельному отделению.

Суточный план выпуска вагонов из ремонта ежедневно срывается. И странно, что все это с олимпийским спокойствием наблюдает вот уже более года начальник вагонной службы т. Хахаев. Чем же еще можно объяснить безнаказанные действия таких горюководителей, как Панченко и Сокол, потерявших чувство ответственности перед родиной за порученное им дело.

М. ШКАВАРА — приемщик вагонов НКПС при Егоршинском участке.

Вооружиться техническими знаниями

О технической учебе зачастую вспоминают только тогда, когда нужно держать очередной гостехэкзамен, и если он выдержан — книги ПТЭ, сигнализации, инструкции по движению «сдаются за не надобностью». Недооценка роли техучебы особенно преступна теперь, когда на транспорт пришло много новых рабочих.

Вот результаты испытаний, проведенных на Свердловском отделении в 1942 г., сдали на «отлично» лишь 12 процентов всего состава, на «хорошо» — 45, на «средственно» — 43 процента. Таким образом около половины работников малограмотны в техническом отношении. И еще несколько цифр. Среди начальников станций только шесть имеют уровень отличных знаний. Почти одна треть коллектива дежурных по станциям — посредственники. Но разительнее всего то, что только два диспетчера отделения имеют отличные знания, а 13 — посредственные.

Такое положение потребовало немедленной организации систематической учебы на отделении. Приказом от 11 января техучеба объявлена обязательной для всех работников, связанных с движением поездов, установлены единые дни учебы по всему отделению. Обязательным является условие — увязка теории с практикой. В качестве руководителей, консультантов привлекаются мастера еггоршинского труда — движеницы, путейцы, вагонники, тяговики, связисты. Таким путем должно быть проведено вооружение кадров Свердловского отделения высокими техническими знаниями.

Первый день учебы состоялся 19 января.

И. СМЕРНОВ — инспектор по техучебе Свердловского отделения.

С высокой скоростью

Работники Надеждинского от- деления, вопреки зимним трудностям, успешно борются за скорое продвижение эстафетных маршрутов.

Работник тов. Денисов 29 января организовал 4 эстафетных маршрута.

Работник т. Савронов, главный кондуктор т. Зоика провели

маршрут от Богословска до Верхотурья без остановки на станции Надеждинск с высокой скоростью.

Машинист т. Овчинников, главный кондуктор т. Дудин провели поезд по этому же участку со среднесуточной скоростью 545 километров.

Письма из депо Свердловск-сорттировочная

4. Быть хозяином на паровозе

В депо много разговоров о том, что нет кир- зов, что ведет к перерасходу топлива и к снижению теплотехнического показателя локомотивов. Начальник депо т. Бондарь, теплотехники и многие ма- шинисты запущенность хозяйства отсутствием арочного кирпича.

Эта неосновательна. Ко- не в том, что нет кир- зов, а в отсутствии хозяйского ухода паровозных машин в своих локомотивах. Если бы хозяин, если он не был бы в порядке паровоза перед трудностями, то в этом году мне дали паровоза арочного кирпича. Руки рушились почти при первом же ремонте. Во время ремонта, как работает Кубеца. Он уложил арочный кирпич плашмя и обмазывать. Я предло- жил переделать заново, и он согласился.

Кирпича в депо не было не только фасонного, но и клинчатого. Мы брали огнеупорный кирпич обычной формы и сами его обтесывали. Уложили один слой, ставя кирпич на ребро, тщательно его расклинили и обмазали. Затем на него уложили еще слой кирпича плашмя, и снова расклинили и обмазали. Я принес четыре ведра битого стекла и засыпал им арочный свод.

Успех превзошел все ожидания. Арка сбилась и держалась прочно. Я проехал пять месяцев до подьема, и она ни разу не сдала. Каждый машинист может сложить прочную арку из обыкновенного кирпича. Стоит только приложить к этому хозяйские руки.

Также обстоит дело и со стоккерами. Многие машинисты нашего депо плохо ухаживают за этим чрезвычайно чувствительным механизмом. Не удивительно, что на многих паровозах стоккерные винты вышли из строя. Я с 1937 года ни разу не ездил без

стоккера. Тщательно ухаживая за ним, своевременно устраняю неисправности, и стоккер работает безотказно.

Межпоездный ремонт в депо стал повальной болезнью. Появится неисправность, машинист не устраняет ее своевременно. Думает: сделаю во время промывки. Смотришь, к промывке у него столько накопится эти неисправностей, что бригады не успевают их устранить.

Мы с напарником устраняем мелкие неисправности во время работы, на стоянках. При постановке паровоза в промывку большинство пунктов ремонта выполняем своими силами. Наш паровоз всегда исправен. В мороз ли, в метель мы смело берем поезд любого веса и ведем его с высокой скоростью.

По-лушники, по-хозяйски нужно заботиться о своих локомотивах, товарищи, машинисты. Нечего прикрываться недостатками материалов.

С. АНАНЬИН — старший машинист.

Железнодорожники фронту

НАШ ПОДАРОК

К дню XXV годовщины доблестной Красной Армии железнодорожники станции Исток решили послать подарок фронтовикам. Они собирают деньги на приобретение 7 батальонных минометов. Для этой цели уже собрано 25 тысяч рублей.

Ремонтный рабочий т. Сысков В. И. внес в фонд приобретения минометной батареи 2500 рублей, т. Сысков Н., Ситников Я., Лопатин, Говорухин И., Лаптев и Ведерников Е. — по тысяче рублей каждый. Кассир станции т.

Баранов внес 500 рублей. Активное участие в сборе средств приняли и домохозяйки. Тов. Боброва М. внесла 400 рублей, жены красноармейцев т. Удилова — 300 рублей, т. Кудрашева — 200 рублей.

Готова этот подарок бойцам, железнодорожники станции Исток призывают и других последовать их примеру.

ПЕРЦОВ — начальник станции, **ШИРОКОВ** — секретарь парторганизации, **КАРМАНОВ** — председатель месткома.

В фонд обороны

За безаварийную работу в 1942 году меня представили к наркомовской премии. Желая как можно лучше помочь Красной Армии, я отчисляю 50 процентов наркомовской премии на постройку танковой колонны.

На нашем отделении найдется много железнодорожников, которые получают наркомовские премии за безаварийную работу. Пусть они последуют моему примеру.

В. КИСЕЛЕВ — дежурный по станции Сагра.

ВКЛАД САМОДЕЯТЕЛЬНЫХ КРУЖКОВ

Кружки художественной самодеятельности Егоршинского железнодорожного клуба имени С. М. Кирова решили внести на постройку танковой колонны «Свердловский комсомолец» не менее 35.000 рублей. Организация вечера художественной самодеятельности, они уже собрали и перечислили в Госбанк 10.000 рублей.

В. КУЗЬКИН — зав. клубом, **ГУСЕВА** и **КРИВОНОГОВ** — руководители кружков.

На постройку эскадрильи самолетов

Среди членов общества Красного Креста нашей дороги с большим патриотическим подъемом проходит сбор средств на постройку эскадрильи санитарных самолетов. Уже собрано и сдано в Госбанк 334 тысячи рублей.

Особенно успешно идет сбор

средств на постройку эскадрильи в Нижне-Тагильском райкоме РОКК, где председателем т. Коршунова. По Тагильскому отделению собрано и полностью сдано в Госбанк 71 тысяча рублей. Сбор средств продолжается.

Д. АЛЕКСАНДРОВ — работник доркома РОКК.

ПРИВЕТ ФРОНТОВИКА

Дорогие товарищи! Шлю вам горячий привет фронтовика и новгородные пожелания.

До ухода на фронт я работал обмотчиком в электродепо Свердловск-сорттировочная. В Свердловске у меня осталась мать-старушка. Она мне пишет, что коллектив депо оказал ей по-

мощь — снабдил на зиму дровами. Я благодарю своих товарищей по работе и лично начальника депо т. Прокуратова за внимание и заботу о семье фронтовика.

Завещаю, что с честью и до конца выполню свой долг перед родиной.

ЛЕВ КРАСОВСКИЙ

Научиться хромировать детали

Не так давно в паровозном депо Свердловск-сорттировочная организовали гальванопластический цех, который здесь называют хромировочным. Организуя этот цех, инженер т. Брысин положил немало энергии и показал настоящую любовь к делу. Но несмотря на то, что цех хорошо смонтирован и оборудован необходимыми инструментами, его до сих пор не считают полноценной производственной единицей депо: не дают определенных заданий, не систематизируют его работу.

Когда заходит речь о необходимости наладить технологию производства руководители депо сокрушенно отвечают:

— Мы затрачиваем на него до 15 тысяч рублей в месяц.

Открывая хромировочный цех в депо вероятно думали о том, какие работы он должен выполнять. И в самом деле, имеется

большое количество паровозных деталей, хромирование которых принесло бы значительную пользу. Причиной всех неудач хромировочного цеха является то, что здесь недостаточно уяснили основные процессы хромирования деталей.

Руководители депо склонны закрыть новый цех. Это не составляет большого труда. Значительно труднее наладить в нем технологический процесс. Для этого необходимо систематизировать его работу, пресечь крайне небрежное отношение к инвентарю и, прежде всего, изучить процессы хромирования деталей. У нас имеется немало научно-исследовательских учреждений, которые помогут паровозному депо справиться с этой задачей.

П. КУЧИН — инженер дорожного Дома техники.

В военном трибунале

ДЕЗОРГАНИЗАТОР ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Бывший начальник станции Гороблагодатская В. Гордин самовольно отцеплял от проходящих поездов вагоны с дровами, употребляя топливо для нужд станции, делал переадресовки без взаимного штрафа, не имея на то разрешения управления дороги, допускал непроизводительные простои вагонов и таким образом

принес материальный ущерб транспорту в 418670 рублей.

Военный трибунал приговорил В. В. Гордина к пяти годам тюремного заключения.

И. ТУРЕЦКИЙ — коммерческий ревизор.

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