

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПУТЕВКА

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

№ 56 (2350) | Суббота, 15 мая 1943 г. | Год издания 10-й | Цена 15 коп.

## Налет нашей авиации на железнодорожный узел Варшава

В ночь на 13 мая наша авиация с боеприпасами и вооружением, дальнего действия произвела налет на железнодорожный узел Варшава. Бомбардировке подверглись немецкие эшелоны и склады пути и станционные сооружения железнодорожных станций Варшавы и предместья Прага (на правом берегу Вислы). В результате бомбардировки наблюдались большие пожары и сильные взрывы железнодорожных эшелонов и военных складов. Наша авиация потерь не имела.

### Государственное задание — железный закон

Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения на всех железных дорогах и Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР требуют точного и своевременного выполнения заданий правительства по перевозкам, так как это имеет особое важное военное и народно-хозяйственное значение.

Со времени введения военного положения на транспорте прошел месяц. Коллектив нашей дороги за это время приложил немало усилий для перестройки на военный лад всей своей работы, боролся за внедрение железной воинской дисциплины, за выполнение и перевыполнение государственных заданий.

И те предприятия, которые большевистски боролись за реализацию в жизнь Указа правительства, добились первых производственных успехов. К ним прежде всего принадлежит электродепо и станция Свердловск-сортировочная, Тюменское отделение движения, станция Вагай, депо Тюмень, завревавшие в первой декаде мая первенство в дорожном социалистическом соревновании.

Однако в целом дорога продолжает не выполнять основные измерители. Попрежнему позорно отстают выгрузка, погрузка, отправление и проследование поездов по графику. Больше того, в первой декаде мая дорога имела завышенный парк порожних вагонов, ухудшила по сравнению с апрелем оборот вагонов. Все это говорит о том, что на ряде предприятий дороги еще слабо идет работа по перестройке на военный лад.

К таким предприятиям относятся Надеждинское отделение движения, резко снизившее свои показатели и отнесенное по итогам работы в мае на последнее место. Потеряли первое место депо и вагонный участок Свердловск-пассажирская, Н-Тагильское паровозное отделение.

Невыполнение государственных заданий — тягчайшее преступление. Любое задание правительства должно выполняться точно в установленное время. Именно этого требует Указ правительства от коллектива нашей дороги, обслуживающей фронт и промышленные предприятия Урала. Каждое отделение движения, паровозное депо, вагонный участок, дистанция пути и связи должны решительно перестроить свою работу на военный лад, неуклонно выполнять Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР, вести беспощадную борьбу с дезорганизаторами производства, крепить в своих коллективах железную дисциплину и порядок.

Приближается историческая дата: день подписания полугодичного отчета-рапорта уральцев товарищу Сталину. Дело чести железнодорожников уральской магистрали — резко улучшить работу и через полтора месяца вместе с трудящимися Свердловской области достойно доложить товарищу Сталину. Дело чести железнодорожников уральской магистрали — резко улучшить работу и через полтора месяца вместе с трудящимися Свердловской области достойно доложить товарищу Сталину.

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ! Боритесь за право первыми подписать полугодичный рапорт уральцев товарищу Сталину!

### Коллективу станции Свердловск-сортировочная вручено знамя 3-й Гвардейской стрелковой дивизии

12 мая на узловом собрании железнодорожников гвардии капитан тов. Филистеев вручил коллективу станции Свердловск-сортировочная овеянное славой в боях за родину знамя 3-й Гвардейской стрелковой дивизии.

Поздравив железнодорожников станции с победой в социалистическом соревновании, т. Филистеев передал им горячий привет от бойцов, командиров и политработников и выразил надежду, что передовой коллектив и в дальнейшей работе будет усиливать помощь фронту и добьется новых успехов по дню подписания рапорта уральцев товарищу Сталину.

Принимая знамя, начальник станции т. Исаков заявил: — Передайте гвардейцам, что их знамя в надежных руках. Первенство, завоеванное упорным трудом, мы никому не уступим. Приложим все силы к тому, чтобы работать еще лучше и завоевать переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Участники собрания послали письмо землякам-уральцам — бойцам, командирам и политработникам 3-й гвардейской дивизии.

### Поддерживаем инициативу тюменцев

Предложение тюменских паровозников создать за счет экономии наркомовский фонд топлива встретило дружную поддержку в коллективе егоршинцев.

Сжигая в топках дрова и местный уголь, паровозники депо Егоршино на 1 мая сэкономили 465 тонн топлива в условном исчислении. Впереди идут машинисты: Дыможиров, сэкономивший 39 тонн, Волков — 38, Шуклин — 32, Корюкин — 25,1, Крютов — 30,1, Хлыбов — 27, Никуткин — 25,3.

Егоршинцы просят начальника паровозной службы зачислить весь сэкономленный ими уголь в наркомовский фонд.

Н. ТАРАН — машинист-инструктор по теплотехнике.

### В ответ на призыв тагильчан

Отвечая на обращение общегородского митинга трудящихся Н-Тагила, смелая маневровая диспетчера станции Смычка т. Шапунова соревнуется за право первой подписать полугодичный отчет-рапорт товарищу Сталину. В ночное дежурство на 11 мая дежурные по станции тт. Бурилов и Кузнецов отпустили 100 проц. поездов по графику. Дежурный по горке тов. Голубев составил т. Андрищенко распустили сверх нормы 135 вагонов, сформировали 10 красновских поездов. Составитель т. Соседков сформировал сверх нормы 2 поезда, сократив время формирования каждого состава на 3 минуты.

Списчики вагонов тт. Козырева, Пискулиха списывали составы за 8—9 минут при норме 12, механические конторщики тт. Есаулова, Мелькова, Лыкова обрабатывали поездные документы за 7 минут при норме 9. Отлично работали маневровые машинисты тт. Овчинников, Коротков, Стархин, бацмачник т. Егелькин и другие.

И. ЧЕРКЕС — редакция газеты «Сталинский локомотив».

### Итоги соревнования в 1-й декаде мая

## Решение Дорожной комиссии

Подводя итоги социалистического соревнования в первой декаде мая, Дорожная комиссия определила места хозяйств:

### ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

Первое место заняло Тюменское отделение, имеющее наилучшие показатели в работе. Второе место присуждено Свердловскому отделению, улучшившему работу по приему и сдаче поездов, третье — Камышловскому, последнее — Надеждинскому.

По техническим станциям первое место попрежнему занимает Вагай, на второе отнесена Свердловск-сортировочная, на третье Дружинино.

По объединенным станциям первое место заняла Свердловск-пассажирская, второе — Шарташ, последнее — за брак в работе и завышенный парк вагонов — Смычка.

По грузовым станциям первое место заняла Монетная, снизившая простой вагонов под грузовыми операциями, второе — Подволошная, третье — раз'езд 173 Километр.

### ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Первые места занимают депо Тюмень и электродепо Свердловск-сортировочная, второе ме-

сто — депо Кушва, третье — Надеждинск, четвертое — Нижний Тагил.

По паровозным отделениям первое место заняло Кузинское, второе — Тюменское, третье — Н-Тагильское, последнее — Надеждинское.

### ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Первенство завоевал Егоршинский вагонный участок, перевыполнивший все измерители, на втором месте — Камышловский, на третьем — Гороблагодатский, на последнем — Надеждинский.

### ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

Попрежнему первое место занимает Тюменская дистанция, второе — Кыновская, третье — Туринская, последнее — Алапаевская.

### ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ

Первое место заняла Камышловская дистанция связи, второе — Свердловск-пассажирская, третье — Тюменская. На последнем месте — Кушвинская.

### ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ

Как и в апреле, первое место занимает вокзал ст. Нижний Тагил, второе — Тюмень, третье — Кузино.

### Первенство за диспетчером Валентиной Ломакиной

За первую декаду мая в социалистическом соревновании за перевыполнение норм поездного обмена первенство на дороге завоевала диспетчер-ереминец Свердловского отделения Валентина Ломакина. Она выполнила нормы участковой скорости на 130, приема поездов — на 122 и сдачи — на 123 процента.

Второе место за диспетчером этого же отделения т. Смирновым, который выполнил нормы по участковой скорости на 108, приема поездов — на 105 и сдачи — на 128 процентов. Третье место за диспетчером Тюменского отделения т. Даниловым, выполнившим нормы участковой скорости на 102,1, приема поездов — на 109,3 и сдачи — на 112,5 процента. На четвертом месте диспетчер Егоршинского отделения т. Корнилов.



Н. САУТИН — диспетчер-ереминец Кузинского отделения, награжденный орденом «Знак почета». В первой декаде мая выполнил норму приема поездов на 106,7 и сдачи на 107,8 процента.

### Впереди — дежурный по станции тов. Борноволок

По итогам соревнования в первой декаде мая первенство завоевал дежурный по станции Богданович т. Борноволок, выполнивший норму приема поездов на 125 и отправления — на 112 проц. Второе место завоевал дежурный по станции Свердловск-пассажирская т. Яковлев, третье место — дежурный по станции Камышлов т. Мокеев, также перевыполнившие нормы приема и отправления поездов.

### В борьбе за высокий урожай

Борясь за высокий урожай, коллектив Грязновского совхоза (директор т. Прокопьев, агроном т. Малков) производит сев в сжатые сроки. Правильно расставив рабочую силу, умело используя лошадей и рогатый скот, совхоз организовал круглосуточные полевые работы и 10 мая завершил посев зернобобовых, произвел посев овощей на 18 процентов от задания, сэкономил, благодаря стахановской работе трактористов тт. Решетникова и Рожиной, 170 кг. горючего.

Начальник дороги т. Сущенко и начальник политотдела дороги т. Виноградов специальным приказом объявили благодарность коллективу совхоза и предложили всем директорам совхозов, начальникам хозяйств и подсобных хозяйств использовать исключительно благоприятные условия погоды для завершения в эту пятидневку сева ранних зерновых, овощей и приступить к посадке картофеля и калусты, чтобы эту работу закончить в установленные приказом сроки.



УКАЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА—В ДЕЙСТВИИ

# Коллектив электродепо Свердловск-сортировочная борется за воинскую дисциплину и порядок

в) хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться,

г) оберегать государственную собственность — технические средства железнодорожного транспорта (паровозы, вагоны и прочее), оборудование и материалы, а также доверенные железнодорожному транспорту ценности.

Из параграфа 2 Устава о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР.

## Содержать электровоз, как боевое оружие

Для того, чтобы четко выполнять задания правительства по перевозкам и бесперебойно доставлять фронту оружие и снаряжение, железнодорожники обязаны содержать в образцовом состоянии все технические средства транспорта и правильно их использовать. Если у машиниста неисправный и грязный локомотив, он не может провести поезд с установленной скоростью.

Разъясняя электровозникам Указ Правительства и Устав о дисциплине, наши агитаторы поставили перед ними задачу содержать и беречь электровозы, как свое боевое оружие.

Призыв этот нашел горячую поддержку среди электровозников. Уход за локомотивами значительно улучшился. Повысилась ответственность машинистов за содержание своих машин. Во время приема и сдачи электровозов машинисты тщательно осматривают каждую деталь и сразу же устраняют неисправности. Бригады машинистов тт. Владыкина, Маципон, Поняненко и других привели свои локомотивы в культурный вид и отличное техническое состояние.

Пример луинского ухода за электровозом показывает машинист т. Владыкин. Он сам ремонтирует свою машину, устраи-

вая неисправности, вплоть до поперечных разбегов осей. Его электровоз не знает межпоездного ремонта, пробег машины между периодическими осмотрами превысил уже 20 тысяч километров — более, чем вдвое, против нормы.

Забывая об исправном состоянии электровозов, многие машинисты, как тт. Мыльников, Наумов и Ошивалов, в свободное от поездок время выходят в цеха и помогают ремонтировать локомотивы.

Старший машинист Сорокин не забывает об укреплении дисциплины в бригадах, плохо ухаживал за электровозом и запустил машину. Начальник депо перевел его в рядовые машинисты, выдвинув старшим машинистом т. Ошивалова. Тов. Ошивалов в короткий срок привел машину в хорошее состояние и вывел ее в передовые.

Неуклонно выполняя Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения и Устав о дисциплине, мы добьемся отличного содержания электровозов и этим обеспечим четкое выполнение заданий правительства по перевозкам.

**Г. НЕКРАСОВ** — машинист-инструктор.

## Бдительность

9 мая машинист электродепо Свердловск-сортировочная т. Зайцев вел поезд со срочным грузом. Следуя по входным стрелкам станции Исеть, тов. Зайцев заметил, что поезд при-

нимается на занятый путь. Учитывая в ход все средства торможения, он остановил поезд в 15 метрах от груженных вагонов, стоявших на пути, и предотвратил аварию.

## Воспитание чувства ответственности

В первые дни введения военного положения некоторые наши агитаторы вели разъяснение Указа Правительства и Дисциплинарного Устава в отрыве от очерченных задач своего цеха. Указав на эту ошибку, партбюро обязало агитаторов сочетать проводимую ими разъяснительную работу с широким развертыванием соревнования за перевыполнение заданий, добиваясь подтягивания отстающих участников.

В редукторном цехе не выполнялась программа. Слишком уж здесь затянулось освоение нового оборудования. Беседуя с рабочими, агитатор инженер т. Шедешков поставил задачу: быстрее освоить станки.

— Цех срывает снабжение многих депо важными деталями, — сказал он. — По нашей вине стоят неисправные электровозы.

Правдивое слово агитатора задело за живое. Зуборезчица т. Попкова, переведенная недавно из слесарей, упорно стала изучать особенности работы импортного станка. Освоив в короткий срок новую для нее работу, т. Попкова стала выполнять по 2,5 нормы. По ней стали подтягиваться и другие.

В механическом цехе отдельные рабочие не выполняли норм. Разгильдяи болтались без дела, просиживали в столовой. Особенно этим отличался токарь Белов.

Разъясняя Дисциплинарный Устав, агитатор мастер т. Белопоп стал строго требовать, чтобы рабочие трудились с полной нагрузкой, обрабатывали детали доброкачественно и в срок. Результаты быстро сказались. Тот же Белов и ранее отстававшие токари Васильева и Мохова стали перевыполнять нормы.

Коллектив каждого цеха борется за первенство в соревнованиях. Особенно ярко это сказывается в работе электромашиностроительного цеха. Потребовалось срочно восстановить разбитый электровоз для прифронтной дороги, а времени для этого оставалось мало. Мастер цеха, агитатор, т. Букалов поставил вопрос перед рабочими о переходе на казарменное положение. Рабочие тт. Микрюков, Бабинов, Флягин и другие образцово выполняли распоряжение мастера. В течение нескольких суток они не выходили из депо, пока не изготовили и не отремонтировали требующиеся для электровоза

## На 8 суток раньше графика

Электровоз машиниста тов. Бармина встал на средний ремонт. Объем ремонта был большой. Разработав график, мы с начальником техбюро установили срок выпуска машины в 20 дней.

Однако мастера и рабочие ремонтных цехов стахановской работой внесли в график большую поправку. Слесари монтажного цеха тт. Кинев и Плотников раньше срока восстановили разбитые кабины. Мастера электромашиностроительного цеха тт. Букалов и Кудрявцев заранее подготовили тележки от другого электровоза, чтобы заменить неисправные, что сократило ремонт на несколько дней.

Потребовалось лишь отремонтировать пневматические приборы и вспомогательные машины. Исправляя тяговые двигатели, слесари тт. Клягин и Бабинов по 16 часов не выходили из цеха. Быстро и добросовестно изготовили все необходимые детали подсобного цеха. Электровоз был выпущен на восемь суток раньше графика.

Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения на транспорте и Устав о дисциплине подняли у мастеров и рабочих чувство ответственности за порученное дело, за строгое соблюдение технологического процесса. Теперь уже не встретишь в цехах праздного шатающегося люда, как это было раньше.

Высокая дисциплина в технологическом процессе позволила нам намного ускорить ремонт электровозов. Простой в подемочном ремонте значительно снижен против нормы, а из среднего ремонта электровозы выпускаются почти вдвое быстрее установленного срока.

**А. ОНУЧИН** — зам. начальника электродепо по ремонту.

детали и приборы. Локомотив был выпущен раньше срока, предусмотренного графиком.

Начальник депо т. Зеньков всемерно поощряет передовиков производства. По его представлению начальник дороги т. Суценко премировал 15 лучших стахановцев и многим объявил благодарность. За счет продуктов из подсобного хозяйства для стахановцев организовано дополнительное питание, лучшим производителям выдано 75 костюмов и более 300 килограммов картофеля на семена.

Нарушителей дисциплины командиры наказывают по всей строгости Устава. За невыполнение распоряжений мастер Верещагин на 5 суток был смещен в слесари, а токарь Черкасова на 3 суток была подвергнута аресту.

Введение военного положения помогло коллективу значительно улучшить работу. Производительность труда возросла до 185 проц., за счет перевыполнения плана ремонта процент больших локомотивов снижен на 18 проц. против нормы.

**Д. ШЛЮГЕР** — секретарь партбюро.

# Техническая СТРАНИЧКА

## Заменитель керосина

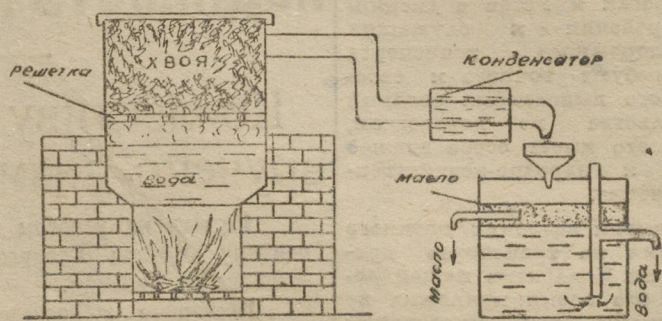
В апреле в группу изобретательства при начальнике дороги были представлены образцы пихтового масла, изготовление которого организовал начальник карьера раз'езда Гравийный Д. Д. Попов.

Для опыта была сделана небольшая установка. Сейчас получена первая партия хвойного

масла, качество которого исключительно хорошее. Прозрачная, цвета бензина жидкость хорошо горит в лампах и вполне может применяться для двигателей внутреннего сгорания.

Опыт получения горючего из хвои заслуживает самого широкого распространения на нашей дороге, тем более, что установка (как видно из рисунка) чрезвычайно проста и может быть выполнена силами любой службы.

Сейчас т. Попов работает над более мощной установкой, производительность которой будет



равна 12 — 15 тоннам масла в год, что вполне обеспечивает потребность в горючем для освещения всего хозяйства службы пути.

**Ф. СИЛАЕВ** — инспектор группы изобретательства.

## Березовая кора — прокладочный материал

Инспектором группы по мобилизации внутренних ресурсов дороги т. Широковым в марте этого года было предложено использовать березовую кору в качестве прокладочного материала, заменяющего асбестовый клингерит и простой картон.

Мастер тепловой промывки депо Нижний Тагил т. Францев и бригадир т. Васильев поддержали предложение т. Широкова

и поставили прокладки из коры на фланцы водоприемных труб паровозов малых серий. Машинист т. Гольцев проследил за работой этих прокладок и констатировал прекрасные результаты: признаков течи совершенно не наблюдалось.

Такие прокладки можно ставить во всевозможных фланцевых соединениях.

**В. АЗОВ** — инженер.

## В Доме техники

В целях ознакомления широких масс железнодорожников с новейшей техникой транспорта, изобретениями, рационализаторскими предложениями и использованием внутренних ресурсов, Дорожный Дом Техники открыл постоянную выставку экспонатов.

На выставке производится демонстрация изобретений и рационализаторских предложений

авторами и консультантами Дома Техники. В помощь изобретателям и рационализатору оборудованы рабочий и консультационные уголки и библиотека с подбором соответствующей литературы.

Выставка открыта ежедневно с 18 до 22 часов в помещении Дома Культуры железнодорожников имени А. Андреева.

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

### ВЕСПЕЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ЖИЛИЩНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Много раз жильцы дома № 5 по улице Строителей (Свердловск - сортировочная) указывали начальнику жилищного контроля тов. Тышковцу на необходимость срочного ремонта деревянных и стоек для скота. Они настолько обветшали, что угрожают безопасному содержанию скота. Но тов. Тышковец отделяется одними обещаниями или ссылается на отсутствие рабочей силы.

Разве уж так трудно выделить человека на пару дней, чтобы предохранить эти строения от разрушения?

Группа жильцов.

### НЕТ ЗАБОТЫ О ПАССАЖИРАХ

Из Свердловска в Капралово и далее курсирует поезд № 115-116. Ни на одном вагоне этого состава нет трафарета-вывески, указывающей маршрут следования поезда. Это приводит к тому, что пассажиры бегают по путям в поисках своего поезда и часто садятся не туда, куда следует. Еще хуже бывает тогда, когда часть вагонов отцепляется до конца маршрута: пассажиры в таком случае рискуют либо проехать свою станцию, либо сойти не на месте назначения.

Не пора ли пассажирской службе навести порядок в поезде № 115-116 и создать необходимые удобства для пассажиров?

**И. СМЕРНЫХ** — ст. товарный кассир станции Ревда.

## По следам неопубликованных писем

### ПОМОЩЬ СЕМЬЕ ФРОНТОВИКА

Жена фронтовика, бывшего работника 4 участка Уралстройпути, тов. Крогова прислала в редакцию нашей газеты письмо, в котором просила оказать ей и ее семье помощь в связи с создавшимся у нее тяжелым материальным положением.

Как сообщил нам председа-

тель Доркома союза Желдорстрой Урала тов. Бочаров, семье т. Крогова оказана помощь деньгами и обувью. Кроме того, ее дети зачислены для отправки на лето в пионерлагери.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ**