

# ПУТЕВКА

Орган Управления железной дороги им. Л. М. Кагановича

№ 86 (2380)

Суббота, 24 июля 1943 г.

Год издания 10-й  
цена 15 коп.

Все силы железнодорожников —  
на своевременную и всестороннюю  
подготовку к зиме хозяйства дороги!

## Максимально использовать электровозы

Работа локомотивов по графику оборота, предусмотренная приказом 545/Ц, имеет огромное значение для правильного использования паровозного парка, ликвидации непроизводительных простоев в пунктах оборота и на промежуточных станциях, в наведении общей культуры и порядка в эксплуатации основной движущей силы на транспорте.

Прошло уже полмесяца, но желаемых результатов в этом деле нет. Установленная наркомом минимальная норма паровозов, которые должны в июле работать по графику оборота, не выполнена. Вместо 45 процентов, по графику работает лишь 35—36 процентов паровозного парка.

Особенно плохо на дороге используются электровозы. Как известно, электровоз — наиболее совершенная машина; она проще и удобнее в эксплуатации, ее не нужно экипировать углем, водой. Все это дает полную возможность использовать электровозы со значительно большим эффектом. Но, несмотря на все эти качества, по вине нерадивых командиров, электровозы на дороге используются варварски, допускаются огромные непроизводительные простои. Взять, к примеру, станцию Смычка. Ее вполне можно назвать отстойником электровозов.

Характерно, что вопреки приказу наркома ни один случай задержки электровозов начальника отделения т. Тышков не расследовал, не занимался этим и начальник паровозного отделения. Больше того, видя бездеятельность этих руководителей, машинист электровоза № 1963 тов. Некрасов, используя права, предусмотренные приказом 545, дал 14 июля телеграмму на имя начальника дороги о том, что его электровоз держат свыше 4-х часов. Телеграмма лично адресату не была доставлена и с резолюцией начальника секретариата тов. Курочкина оказалась в службе лишь 17 числа.

Какая же может быть цена всей борьбе за график оборота при таком отношении аппарата управления к столь серьезным сигналам?

Наплевательское отношение к использованию электровозов привело к тому, что среднесуточный пробег их на 45 километров ниже нормы. Сколько бы дорога могла перевезти груза за счет таких огромных потерь!

Борьба за ускорение оборота локомотивов, за их максимальную полезную работу лежит в первую очередь на ответственности руководителей служб и отделений движения и паровозного хозяйства. Однако, следует прямо сказать, что эту борьбу они ведут крайне слабо.

Железнодорожники уральской магистрали подписав полугодовой рапорт товарищу Сталину, готовят сейчас производственные подарки ко Дню железнодорожника, действительно развертывают подготовку к зиме. Задача наших паровозников, электровозников и движущих — выполнить приказ № 545/Ц, выдержать норму по обороту локомотивов, добиться их высокого среднесуточного пробега.

## Образцово проведем декадник фронтовой работы в честь Сталинского дня железнодорожника!

### УСИЛИМ НАШУ ПОМОЩЬ ФРОНТУ

На протяжении нескольких дней наша единая смена добилась значительных успехов в работе. Так, 19 июля смена перевыполнила норму среднесуточного пробега паровозов на 49,2 километра, ускорила оборот локомотивов на 1,7 часа, развезла сверх нормы 85 вагонов с местным грузом, выполнила задание по погрузке на 194 и по выгрузке на 142 процента, снизила рабочий парк вагонов на 131 единицу.

Воодушевленные боевыми успехами Красной Армии на Орловском и Белгородском участках фронта, стремясь ответить делом на призыв рабочих завода «Динамо» имени С. М. Кирова, коллектив нашей единой смены становится на стахановскую вахту и вносит предложение объявить с 21 по 31 июля Сталинский декадник фронтовой работы в честь Всесоюзного дня железнодорожника.

Мы вызываем на соревнование единые смены Свердловского, Н-Тагильского и Намышловского отделений и берем на себя следующие обязательства:

обеспечить отправку и проследование поездов точно по графику, выполнить план погрузки на 110 и выгрузки на 105 проц., среднесуточный пробег паровозов увеличить на 10 километров против нормы, время нахождения паровозов в оборотных депо сократить на 1 час против нормы, выполнить нормы обмена поездами на 106 и задание по развозу местного груза — на 108 процентов.

Призываем последовать нашему примеру и подготовить достойную встречу Дню железнодорожника все коллективы единых смен и предприятий нашей дороги.

**Ф. ПОРФИРЬЕВ** — дежурный по Егоршинскому отделению, **В. МОТЫРЕВ** — диспетчер паровозного отделения, **И. АЛЕХИН, В. ПОПОВ, И. МУРЕНЦ** — участковые диспетчеры, **Р. ГУРСКАЯ** — пом. диспетчера.

★ ★ ★

Руководство дороги и Дорпрофсоюз поддержали предложение единой смены т. Порфирьева и объявили дни с 21 по 31 июля декадником фронтовой работы в честь Сталинского дня железнодорожника.

Руководство дороги и Дорпрофсоюз уверены, что ценная инициатива диспетчерского коллектива Егоршинского отделения по организации дорожного соревнования единых смен послужит новым вкладом в дело помощи железнодорожников фронту.

## Больше внимания экипировочным устройствам

Произведенная недавно на дороге проверка состояния экипировочных устройств показала, что большинство руководителей паровозных отделений не занимается вопросами ремонта и содержания устройств и кранового хозяйства угольных складов. Большинство угольных эстакад не работает из-за неисправности.

На складе топлива, станции Свердловск - сортировочная эстакада бездействует уже много месяцев. Снабжение паровозов производится паровыми кранами, которые никак не справляются с работой. На складах образуются очереди паровозов в ожидании экипировки. Но ни начальник Свердловского отделения т. Гойда, ни начальник топливного отдела паровозной службы т. Шаров, зная положение дел на этом складе, мер никаких не принимают.

В неудовлетворительном состоянии и кагаты. Настала очередь уголь выгружается на землю. При погрузке угля из кагатов на те-

дера паровозов вместе с углем зачерпывается и земля. Дело дошло до того, что недавно, во время сильных дождей, было унесено водой из кагатов более 400 тонн угля, а часть угля была смешана с глиной. И неслучайно в ночь на 9 июля на паровоз одного из лучших машинистов депо Свердловск-пассажирская т. Кинева был подан уголь с большим количеством земли и камней.

О безответственном отношении к делу руководителей паровозного отделения и начальника топливного склада Порошина говорят и другие факты. По приказу наркома склады должны иметь запас дров и своевременно обеспечивать ими паровозы. Но не только не создан запас дров, а и место, отведенное для их хранения, с разрешения Порошина занято под огороды.

Не интересуются они работой действующих механизмов, а также работой людей. Угольщики, крановщики, податчики,

## 100 процентов по графику

Коллектив Тюменского отделения, соревнуясь за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, добивается новых успехов. С большим подъемом развернулось соревнование единых смен за внедрение графика оборота паровозов по приказу 545-Ц.

В первый же день введения графика оборота паровозы пошли строго по расписанию. Улучшилось продвижение поездов. 11 июля смена диспетчера т. Филина обеспечила 100-процентное отправление, а смена диспетчера тов. Наумова 100-процентное проследование поездов по графику.

13 июля на Поклевском участке смены диспетчеров тт. Неверовой и Конева за сутки отправили и пропустили по участку все поезда по расписанию.

14 июля смена тов. Бучельникова отправила все поезда по расписанию, а диспетчеры тт. Данилов, Неверова и Филин пропустили их по графику.

Выбившиеся было из расписания 4 паровоза были быстро введены в график дружной работой диспетчера паровозного отделения т. Ведерникова, машинистов тт. Тимкина и Шуляева с участковыми диспетчерами и дежурными по станции.

**А. ХАРЧЕНКО** — начальник отделения движения, **Б. ВАЛЬНЕР** — начальник паровозного отделения.

## Трудовой подвиг

13 июля, когда все железнодорожники и их семьи Богдановичского узла находились на субботнике скоростного ремонта пути, на станцию прибыл кольцевой маршрут с балластом. Из-за отсутствия рабочей силы создалась угроза длительного простоя 25 четырехосных вагонов маршрута.

Заместитель начальника станции Богданович т. Пургин, бригадир пути т. Еремеев и машинист т. Никитин с домохозяйками тт. Смолиной и Еремеевой сами выгрузили все вагоны за 4 часа.

## В передовом совхозе

Коллектив Грязновского совхоза ДорУРС'а отлично справился с посевной кампанией и занял на дороге одно из первых мест. Начальник дороги высоко оценил труд стахановцев и командиров совхоза и наградил значком «Ударнику Сталинского призыва» директора тов. Прокопьева и трактористку Анастасию Рожину.

Сейчас коллектив совхоза напрягает все силы к тому, чтобы образцово провести прополку, чтобы обеспечить высокий урожай и вовремя завершить сенокосение. Образцы самоотверженного труда на прополке показывают звенья Сими Бакшеевой и Анны Новиковой: они ежедневно выполняют задания на 150—160 процентов, а в отдельные дни и до 300 процентов. Работница Шура Бакулина вырабатывает систематически от 1,5 до 2 норм. Звенорг домохозяйка Панна Бирючева выполняет задание на 130—140 проц.

Полеводческая бригада инвалида Отечественной войны Семена Вольхина прочно удерживает за собой переходящее Красное Знамя совхоза — задание по сенокосению она выполняет на 130 процентов. Звенья Слепухина, Малинова и Вшивковой вырабатывают до 4 норм в смену. Трактористка Анастасия Рожина, награжденная значком «Ударнику Сталинского призыва», на косилке вручную вырабатывает до 2 норм. 14-летний подросток Ваня Аминов выполняет задание на 200 процентов. Любобно, похозяйски ухаживает за парниковыми культурами 60-летняя Анна Семанова Коптяева. В этом году она вырастила сверх плана 150 тысяч корешков рассады капусты, помидоров, огурцов. Для рабочего снабжения она сняла со своей теплицы 800 кг. огурцов.

**Б. ДОЛИНОВ**

**Д. РУБИН** — начальник контрольно-инспекторской группы Управления дороги, **Г. КОРШУНОВ** — ревизор НКПС.

# Шире использовать опыт баженовцев по скоростному ремонту пути!

Коллектив путейцев Баженовской дистанции, возглавляемый т. Князевым, выступил инициатором скоростного ремонта пути. За два массовых выхода при активной помощи железнодорожников и домохозяек узла Богданович дистанция закончила средний ремонт 17,5 километров пути на 2,5 месяца раньше срока.

В подарок Сталинскому дню железнодорожника

баженовские путейцы, в порядке социалистической помощи СМПС, ремонтируют сверх плана еще 2 километра пути на Алапаевском ходе.

Ценный опыт баженовцев должен быть широко использован всеми путейцами дороги. Ниже мы публикуем материалы о скоростном ремонте пути на Баженовской дистанции.

## СКОРОСТНЫМ МЕТОДОМ

В нынешнем году Баженовской дистанции предстояло произвести средний ремонт пути на 17,5 километрах Синарского направления. Мы решили выполнить эту работу оправданным себя скоростным методом.

Весной на участок была направлена бригада из 25 путейцев во главе с дорожным мастером т. Измодемовым. В короткий срок она подготовила фронт работ на 5,5 километрах.

26 мая мы организовали первый массовый выход на ремонт пути, в котором приняло участие 550 человек, из них более 150 железнодорожников и домохозяек станции Богданович. Подготовленный участок был отремонтирован за один день.

Этот успех окрылил путейцев. Мы стали тщательно готовиться к новому массовому выходу на 13 июля.

В этот день нужно было отремонтировать 10,5 километров пути. Решить эту задачу своими силами мы не могли. На наш призыв о помощи дружно откликнулись железнодорожники других служб. 135 человек выделил Богдановичский узел, 150 путейцев дала соседняя Камышловская дистанция. Послали рабочих Асбестовский и Курманский балластные карьеры, конторы мосторемонтная и живой защиты, а также другие организации. Всего собралось 800 человек.

Фронт работ был разбит на всех участках по числу околотков, по 500—600 погонных метров каждый. На совещании дорожных мастеров мы обсудили график работ и дали каждому околотку четкие задания.

Служба пути обеспечила нас балластом и материалами, дала 2 балластера, помогла нам добиться специального поезда для доставки рабочих.

Утром 13 июля в 6 часов 40 минут все рабочие и командиры были на своих местах и, после прохода балластеров, приступили к работе.

Труд был организован по принципу последовательности операций. Впереди шли бригады, которые выправляли путь по уровню, разгоняли, добавляли шпалы. Следующие бригады заправляли балластную призму и завершали отделку. При вторичном проходе производилась рихтовка и выправка пути после прохода поездов, расстановка распорок, противоуголов и т. д.

Люди работали с исключительным подъемом. Широко развернулось соревнование между околотками и бригадами. Многие околотки закончили ремонт на час раньше графика. Средняя производительность труда составила 186 процентов к норме, а на 6 околотке, где дорожным мастером т. Смолин, она достигла 242 процентов.

К 6 часам вечера все работы были закончены. Качество работ хорошее, а околотки дорожных мастеров тт. Фомина, Смолина и Мазунина отремонтировали путь на «стличко».

Скоростной метод позволил нам правильно использовать массовую помощь железнодорожников других служб и применить путевые машины тяжелого типа, что значительно снизило себестоимость работ. На ремонт 17,5 километров затрачено всего лишь 2931 человеко-день, вместо 4692, предусмотренных калькуляцией.

А главное — мы хорошо подготовили путь, ни на минуту не задержав движение поездов. Ремонт участка закончен на 2,5 месяца раньше срока, и путь вступил в зиму устойчивым и хорошо обкатанным.

**К. КНЯЗЕВ** — начальник Баженовской дистанции пути.

## Помощь путейцам

Руководство Баженовской дистанции пути обратилось к коллективу железнодорожников узла Богданович с просьбой помочь в скоростном ремонте пути. Мы собрали партийное бюро, пригласили хозяйственников, председателя поселкового совета т. Зуева и работников ОРС'а.

Командиры решили выделить на ремонт пути нужное количество людей. Никто не хотел отставать. Изъявили желание работать в свободное от дежурства время связисты, грузчики, работники столовой и буфета, домохозяйки.

Партбюро подобрало 12 агитаторов для ведения массово-политической работы на околотках во время ремонта, возложив руководство агитколлективом на т. Предеина.

Тут же решили вопрос о питанием. Работники ОРС'а жаловались на то, что у них нехватает фондов. Мы помогли им через городские организации достать нужное количество продуктов.

13 июля в 3 часа утра все были в сборе. Люди выехали на специальном поезде к фронту работ. Агитаторы тт. Предеина, Калинин, Михалева, Ситникова и другие провели на околотках беседы о значении скоростного ремонта.

Закипела боевая работа. Каждый околоток и бригада боролись за первенство в соревновании. Агитаторы выпускали «Боевые листки», информировали о том, кто идет впереди, кто отстает.

За два массовых выхода — 26 мая и 13 июля — железнодорожники узла Богданович оказали путейцам большую помощь. В ремонте пути участвовало около 300 железнодорожников и членов их семей. Они отремонтировали не одну сотню метров пути.

**С. БАЛАБАНОВ** — секретарь партбюро ст. Богданович.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 22 июля

В течение 22 июля наши войска на ОРЛОВСКОМ направлении, встречая упорное сопротивление и контратаки противника, продолжали наступление и продвинулись вперед от 6 до 8 километров, заняли ряд населенных пунктов, в том числе город Болхов. С занятием города БОЛХОВА наши войска закончили ликвидацию сильно укрепленного района противника СЕВЕРНЕЕ ОРЛА.

За 10 дней наступления на ОРЛОВСКОМ направлении нашими войсками взяты следующие трофеи: танков — 372, орудий разного калибра — 720, минометов — 800, пулеметов — 1400, складов разных — 128.

Взято в плен более 6000 немецких солдат и офицеров. За это же время подбито и уничтожено танков — 776, уничтожено самолетов более 900, орудий разного калибра — 882. За 10 дней боёв противник потерял убитыми свыше 50000 солдат и офицеров.

На БЕЛГОРОДСКОМ направлении наши войска, преодолевая сопротивление и контратаки противника, продвинулись вперед от 5 до 7 километров.

На юге, в Донбассе в районе ЮЖНЕЕ ИЗЮМА и ЮГО-ЗАПАДНЕЕ ВОРОШИЛОВГРАДА наши войска продолжали вести бои местного значения.

★ ★ ★

★ На Орловском направлении наши войска, преодолевая упорное сопротивление противника, продолжали наступление.

Севернее Орла немцы сосредоточив крупные силы танков и пехоты, предпринимают контратаки, пытаются приостановить наступление наших войск. Наши войска отбили все контратаки противника и, продвигаясь вперед, заняли город Болхов и ряд населенных пунктов. В бою за один населенный пункт уничтожено до 400 гитлеровцев 14 танков и 5 самоходных орудий. На другом участке Н-ское соединение в ожесточенном бою разгромило полк немецкой пехоты. Зенитная батарея старшего лейтенанта Урядникова, прикрывающая переправу через реку, в течение часа отразила 2 налета вражеской авиации и сбива 5 немецких самолетов.

Восточнее Орла наши войска успешно продвигались вперед и заняли несколько населенных пунктов. Части Н-ского соединения, преследуя отступающего противника, истребили 1300 немецких солдат и офицеров, подбили и сожгли 11 вражеских танков и 6 самоходных орудий. Захвачены пленные и трофеи. На другом участке наши танкисты уничтожили не менее двух рот гитлеровцев и захватили 5 танков, 4 самоходных орудия и 7 полевых орудий.

Южнее Орла наши войска с боями продвигались вперед. Боицы Н-ского соединения отбили вражескую контратаку. На плечах отступающих немцев наши подразделения ворвались в населенный пункт и заняли его. В результате боя подбито 9 немецких танков, уничтожено 6 минометных батарей, 5 шестиствольных минометов и до 500 солдат противника.

★ На Белгородском направлении за два дня наступательных боев части Н-ского соединения выбили немцев из нескольких населенных пунктов. На поле боя подсчитано свыше 1000 трупов вражеских солдат и офицеров. Подбито несколько танков, разбито и сожжено 70 автомашин противника. Немцы, пытаясь остановить продвижение советских войск, переходят в контратаки. 20 вражеских танков атаковали танковое подразделение гвардии старшего лейтенанта Логинова. Наши танкисты в ожесточенном бою уничтожили 7

немецких танков, из них 2 тяжелых типа «Тигр». Остальные танки противника быстро отступили.

Южнее Изюма продолжались бои местного значения. Многие командные высоты немцы укрепили зарытыми в землю танками и специальными стальными колпаками. Наши части, действуя штурмовыми группами, обходят вражеские опорные пункты, а затем короткими ударами разрушают огневые точки немцев. Штурмовая группа под командованием лейтенанта Елжина уничтожил до роты гитлеровцев, овладела одним таким сильно укрепленным пунктом. Противник предпринял контратаку, но, потеряв 2 танка и 2 самоходных орудия, был вынужден отступить. На другом участке немцы бросили в контратаку полк пехоты и несколько десятков танков. Гвардейцы Н-ской части подпустили врага на близкое расстояние и открыли огонь из всех видов оружия. Потеряв убитыми и ранеными свыше 1000 солдат и офицеров, противник поспешно отступил. На поле боя осталось несколько подбитых немецких танков.

★ Немецко-фашистские мерзавцы разрушили и опустошили город Мценск. Когда наши войска заняли город, в нем не оказалось ни одного советского человека. Только в окрестных деревнях ютились несколько десятков жителей города, скрывавшихся от гитлеровцев. Это все, что осталось от 25-тысячного населения Мценска. Владимир Яковлевич Щербаков и Анна Сергеевна Вишнякова рассказывают: «Захватив город, немецкие людоеды устроили кровавую расправу над мирным населением. Они ежедневно ватали сотни людей, арестовывали целые семьи, подвергали пыткам, а потом расстреливали. Немцы заявляли, что они отравили арестованных в тыл по это была гнусная ложь. Весной 1942 года, когда вскрылась река Зуна, всплыло много трупов. В них родственники опознали многих жителей Мценска, арестованных немцами. В декабре немецкие военные власти приказали всем оставшимся жителям в 24 часа покинуть город. Гитлеровцы не разрешили взять с собой даже самые необходимые вещи. Многие полураздетые люди погибли в пути от холода и голода».

Ответственный редактор  
П. А. МАРКОВ

## СИЛА СОРЕВНОВАНИЯ

Только забрезжил рассвет, а у табельной уже собрались путейцы, пришли движеньцы связисты, домохозяйки. Явились все 53 человека. Этими силами мы должны были отремонтировать за день 600 метров пути.

В 4 часа утра погрузились на поезд и с песнями отправились к месту работ. Вот и наш участок. Быстро разобрали инструменты и заняли свои места.

Выступила агитатор т. Предеина:

— Наша задача, товарищи, провести ремонт пути действительно по-скоростному и не отстать от других.

— Не отстанем, — раздался

дружные голоса. — Пусть за нами потянутся.

Рабочие взяли обязательство: отлично отремонтировать участок на час раньше графика и добиться производительности труда не менее 130 процентов нормы. На соревнование вызвали 7 околотков.

Прошел балластер, и закипела работа. Любо было смотреть, как Валовы Дмитрий и Устинья, Руколева и Плотникова действовали домкратами, выправляя путь. Работницы станции, Феклушина Вера и Бубенщикова Прасковья вели за собой всю бригаду по подбывке шпал!

К часу дня коллектив околотка закончил основные работы. Пока

пропускали поезда, люди пообедали. Агитатор т. Калинин сообщил, что мы идем на втором месте, первенство держит околоток тов. Фомина.

— Перегнать Фомина! — С этими словами люди снова взялись за работу. В 4 час. 57 мин., больше чем на час раньше срока, ремонт участка был закончен.

После работы прослушали концерт. К клубному хору присоединились голоса путейцев. А потом песни не смолкали до самой станции Богданович.

Крепко поработали в этот день путейцы, движеньцы, домохозяйки. Но зато видны и результаты труда: путь отремонтирован добротно и раньше срока.

**Г. СМОЛИН** — дорожный мастер 6 околотка.