

# Да здравствует Сталинский день железнодорожника!

Пролетарии всех стран, соединитесь!

## ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа жел. дор. им. Л. М. Кагановича

№ 90 (2384) Воскресенье, 1 августа 1943 г. Год издания 10 й  
цена 15 коп.

### СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Славной страницей вписан в историю развития железнодорожного транспорта день приема товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства лучших железнодорожников страны, представителей Великой железнодорожной державы. Традиционным праздником стал этот день, когда великий Сталин в своем выступлении с гениальной прозорливостью определил первостепенное значение транспорта в развитии всего народного хозяйства нашей родины.

«...СССР, как государство, — сказал товарищ Сталин, — был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы».

За годы советской власти наш народ под руководством партии Ленина—Сталина построил первоклассный железнодорожный транспорт, оснастил его новейшей техникой, связал в единое целое необозримые просторы великой страны.

За годы сталинских пятилеток железнодорожный транспорт перестал быть «узким» местом народного хозяйства и превратился в передовую отрасль его, в базу мощных, развитых коммуникаций, обеспечивающих сейчас успешное ведение войны по разгрому гитлеровских разбойничьих полчищ.

Особенно велико в условиях Отечественной войны значение нашей магистрали. Связывая фронт с индустриальным Уралом, наши железнодорожники, верные своей клятве вождю, бесперебойно, на высоких скоростях доставляют грозное оружие к линии фронта, сырье, топливо, хлеб промышленности страны.

Для того, чтобы еще больше усилить свою помощь героической Красной Армии в ее борьбе с ненавистным врагом, коллектив железнодорожников с новой силой развернул социалистическое соревнование за достойную встречу Всесоюзного дня железнодорожника, за лучшую подготовку хозяйства дороги к зиме. В этом соревновании родилась замечательная инициатива путеобходчика Свердловской дистанции Максима Казан-

цева, организовавшего силами путеобходчиков плано-предупредительный ремонт пути. Распространившийся и на других дистанциях почин патриота вскрыл большие резервы в путевом хозяйстве.

Всяческой поддержки заслуживает и ценное начинание баженских путейцев, которые сумели привлечь на свои работы широкие массы железнодорожников и членов их семей и скоростным методом, в подарок Дню железнодорожника, отремонтировали средним ремонтом свыше 10 километров пути.

Применяя опыт диспетчера Еремина, в число передовых вышла смена дежурного по Егоршинскому отделению движения т. Порфирьева. Отвечая на призыв динамовцев, смена взяла на себя новые обязательства и систематически их выполняет.

Взяв обязательства за достойную встречу железнодорожного праздника, держит первенство в соревновании коллектив надежных паровозников. Этот коллектив систематически выполняет норму простоя паровозов в промывке.

Много на дороге передовых коллективов, смен, бригад, отдельных стахановцев-лунинцев, подготовивших Дню железнодорожника хорошие производственные подарки, выполнивших взятые обязательства. Однако дорога в целом не справляется с государственным планом перевозок, отстает по выполнению основных измерителей. Слаба еще трудовая и государственная дисциплина, нет четкости в работе, много еще косности и сутяжничества. Именно в этом и заключаются причины отставания.

Сейчас перед железнодорожниками стоит главная задача — образцово подготовить все хозяйство к работе в зимних условиях; не допустить ни малейших сбоев в работе зимой, обеспечить выполнение обязательств, взятых в полугодовом рапорте товарищу Сталину.

День железнодорожника уральские железнодорожники должны встретить боевой работой под лозунгом: «Все для войны! Все для победы!»

### ВСЕМ РУКОВОДИТЕЛЯМ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Народный Комиссариат Путей Сообщения поздравляет всех железнодорожников со Сталинским днем железнодорожного транспорта. В Сталинский день железнодорожного транспорта первое слово безграничной любви и привета советские железнодорожники посылают великому Сталину. В имени Сталина, самом родном и близком, железнодорожники воплощают свою безграничную преданность большевистской партии, советскому правительству и родине.

Восемь лет тому назад день 30 июля стал для железнодорожников особенно дорогим и знаменательным. В этот день вождь нашей партии и страны великий Сталин на приеме в Кремле поднимал железнодорожников и железнодорожный транспорт на новую высоту, дав историческое определение значению железнодорожного транспорта в Советском Союзе. СССР, как государство, указал товарищ Сталин, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Как всю нашу страну, железнодорожный транспорт подняли и укрепили сталинские пятилетки. Политика индустриализации и коллективизации страны укрепила транспорт хозяйственно, а день 30 июля поднял железнодорожников морально-политически и еще больше сплотил их вокруг партии, правительства и товарища Сталина. Сталинские пятилетки дали возможность железнодорожному транспорту вместе со всей страной выполнять новые сложные задачи, вызванные Отечественной войной. Железные дороги связывают фронт с тылом, повседневно обеспечивают боевое и продовольственное питание фронта. Железнодорожный транспорт был, есть и будет важнейшим фактором обеспечения успешных военных действий нашей славной Красной Армии.

Товарищ Сталин учит нас самокритике, не успокаиваться на достигнутом, видеть и исправлять недостатки. Это особенно относится к нам, железнодорожникам.

В нынешнем году мы отмечаем памятный исторический день приема железнодорожников в Кремле в условиях решающего периода великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков. В настоящий момент родина в особенности требует от железнодорожников, чтобы транспортный конвейер работал слаженно и четко, как хороший часовой механизм. Праздничная День железнодорожного транспорта накануне вступления в военную зиму 1943—1944 гг., мы должны напрячь все силы, волю и энергию, чтобы выполнить сталинский наказ — работать слаженно и четко, как хороший часовой механизм.

День железнодорожного транспорта — не кратковременная кампания. Это — день отчета железнодорожников и мобилиза-

ции их для борьбы за дальнейший подъем транспорта. Это начало длительной и настойчивой политико-разъяснительной и организационно-хозяйственной работы по успешной подготовке к зиме, преодолению зимних трудностей и обеспечению нормальной работы транспорта в зиму 1943—44 гг. Новые повышенные требования к железнодорожникам на практике означают:

1. Еще быстрее продвигать транспорт с воинским вооружением и боеприпасами для фронта, еще быстрее восстанавливать железные дороги, освобожденные от немецких оккупантов нашей славной Красной Армией под водительством великого маршала товарища Сталина.
2. Выполнять точно, в указанный срок и в полном объеме по родам груза государственные задания по погрузке, выгрузке, передаче вагонов.
3. Ускорить оборот вагонов и паровозов, добываясь устойчивой работы железных дорог, график движения поездов, график оборота паровозов должен стать законом для движущих паровозников, работников склада топлива и др.
4. Организовать быстрое и высококачественное формирование составов, беспрепятственный прием и отправление поездов.
5. Беречь, как зеницу ока, железнодорожное хозяйство, добиваясь быстроты и высокого качества ремонта локомотивов, укрепить комплексные бригады и повысить работу заготовительных цехов.
6. Улучшить уход за вагонами, добываясь увеличения выпуска вагонов из ремонта, повышения качества ремонта, сокращения простоя вагонов в депо, вагоно-ремонтных пунктах и на станциях при безотцепочном ремонте.
7. Выполнять заданную программу ремонта пути, добиваясь непрерывно растущего темпа отремонтированного пути, заботливо, по-хозяйски содержать его и подготовиться к снегоборьбе.
8. Выполнить план важнейших строительных работ, обеспечивающих зимнюю работу транспорта.
9. Успешно работать в оставшиеся летние месяцы и одновременно упорно и всесторонне готовиться к зиме. Важнейшим делом подготовки к зиме должны стать накопление резервов, широкая мобилизация внутренних ресурсов, всемерное укрепление материальной базы, умелое использование сил и средств на каждом предприятии, заводе, расширении производства запасных частей и реновации деталей; экономить всюду, везде, во всем.
10. Особое внимание уделять кадрам, повседневно заботиться об их бытовых нуждах; вооружить всех железнодорожников, прежде всего тех, кто будет работать впервые в зимних условиях, передовым опытом борьбы с зимними трудностями.

Железнодорожник обязан в совершенстве овладеть своей профессией, как боец Красной Армии своим оружием. Машинист должен умело управлять локомотивом, применять лунинские методы труда, вести поезд на любом топли-

ве. Поездной вагонный мастер, слесарь, осмотрщик должны быть мастерами своего дела — ремонта подвижного состава. Составитель поездов, маневровый диспетчер, оператор, дежурный по станции, стрелочник обязаны овладеть передовыми методами формирования составов Кожухаря, Краснова, Ищенко. Путьевой обходчик должен отлично содержать километры пути, обеспечивая безопасность движения поездов. Работники связи должны образцово обеспечить бесперебойной связью работу железнодорожного транспорта. Каждый железнодорожник на своем посту обязан отлично выполнять задания, проявлять бдительность, хранить военную и государственную тайну, быть дисциплинированным и организованным.

11. Повседневно повышать инженерно-техническую и организационную культуру командных кадров, добываясь, чтобы они овладели большевистским методом руководства. Командиры-железнодорожники, беря пример с командиров Красной Армии, должны быть самоотверженными, требовательными, волевыми организаторами и руководителями. Они обязаны неуклонно осуществлять Указ и Устав о военной дисциплине, проводя организационно-хозяйственные мероприятия, необходимые для улучшения производственной и поездной работы.

12. Всемерно развивать социалистическое соревнование, широко распространяя передовые методы стахановско-кривосовского, лунинского движения. Социалистическое соревнование надо организовать таким образом, чтобы все работники транспорта подтягивались до уровня передовых, непрерывно двигались вперед, добываясь общего подема и бесперебойной работы в зиму 1943—44 гг.

Горячо приветствуя всех железнодорожников и членов их семей, НКПС выражает уверенность, что железнодорожники, выполняя сталинские указания, обеспечат бесперебойную работу транспортного конвейера и тем самым помогут доблестной Красной Армии окончательно разбить ненавистного врага.

Выполняя первомайский приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, Красная Армия совершенствует свою боевую выучку и громит ненавистных немецких фашистов, а трудящиеся нашей страны всемерно укрепляют тыл. Под знаменем партии Ленина—Сталина наша родина, наш великий народ ведет невиданную в истории борьбу со злейшим врагом человечества — гитлеризмом. Под гениальным водительством великого полководца товарища Сталина наша родина одержит победу над гитлеровской Германией.

Да здравствует наша родина! Да здравствует великий полководец, организатор наших побед, наш родной, любимый товарищ Сталин!

Народный Комиссар Путей Сообщения  
Л. КАГАНОВИЧ.

### Награждение работников нашей дороги

Начальник дороги т. Сущенко специальным приказом наградил значком «Ударнику Сталинского призыва» 249 работников нашей дороги за проявленную инициативу и энергию в обеспечении работы дороги по выполнению государственного плана перевозок оборонных и народно-хозяйственных грузов.

Среди награжденных машинисты депо Свердловск-пассажирская т. Пономарев, депо Тюмень т. Черных, депо Надеждинск т. Ченцов, депо Туринск т. Жарков, дежурный по депо Егоршино т. Носков, составитель станции, Свердловск-сортировочная т. Карякин, дежурный по Егоршинскому отделению движения т. Порфирьев, путеобходчик Кузнецкой дистанции т. Саврулин, весовщик станции Шарташ т. Ворожева, дежурный по горке станции Смычка т. Голубев, старший стрелочник станции, Свердловск-сортировочная т. Ключник, диспетчеры Тюменского отделения т. Бакулин, Свердловского т. Ломакина, зам. начальника отдела планирования управления дороги т. Кречетов и другие.



# ВМЕСТЕ С ДОБЛЕСТНОЙ КРАСНОЙ АРМИЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГРОМЯТ НЕНАВИСТНОГО ВРАГА!

## Они завоевали первенство

В соревновании за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожники первенство на дороге завоевали бригады машинистов тт. Нетесина и Болкоедова, выполнившие норму среднесуточного пробега на своем паровозе на 120 процентов и на 26 процентов перевыполнившие установленную техническую скорость.

Два лучших машиниста дороги в подарок празднику железнодорожников провели в июле 12 тяжелых поездов, сэкономили при этом по 47 тысяч килограммов топлива каждый.

Егоршинский вагонный участок (начальник т. Панченко) с честью пришел к финишу предпраздничного соревнования. Первое место по дороге — вот итоги самоотверженного труда. План ремонта товарных вагонов — капитального, среднего и годового осмотра выполнен в среднем на 115 процентов. Остаток текущего ремонта снижен против нормы на 32 процента. Все поезда пропущены без задержки. Вагонники сэкономили 782 килограмма смазочных материалов, отремонтировали без отцепки от поездов 450 вагонов.

Среди паровозных депо первенство продолжает удерживать коллектив депо Надеждинск (начальник т. Волков, секретарь партбюро т. Блиновских), выполнивший в июле две нормы по подемному ремонту паровозов.

На протяжении нескольких месяцев здесь отличается цех промывки, где паровозы в ремонте простаивают меньше установленной нормы.

Коллектив станции Свердловск-пассажирская (нач. т. Минюхин) пришел к Дню железнодорожника с производственными победами. В боевом соревновании за июль он завоевал первенство на дороге.

Самоотверженный труд, упорная борьба за бесперебойное продвижение поездов с грузами на фронт и промышленности принесли станции хорошие результаты. План погрузки выполнен на 163,1 проц., задание по выгрузке по сравнению с июнем перевыполнено на 2,4 проц. Станция не задержала ни одного поезда. Простой вагонов под грузовыми операциями снижен на 3,2 часа.

Отличным состоянием пути встретили День железнодорожника путейцы Тюменской дистанции.

Намного перевыполнив план среднего и планово-предупредительного ремонта, путейцы передовой дистанции изо дня в день улучшают и текущее содержание своих километров. В результате хозяйского ухода за путевым хозяйством достигнута балльность 0,9. Поддержав почин знатного путеобходчика Максима Казанцева, тюменские путейцы по его опыту создали 23 кооперированные бригады из путевых обходчиков.



Г. НЕТЕСИН.



Н. ЕРЕМИН.



М. КАЗАНЦЕВ

## ИНИЦИАТИВА

Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии. Борьба за выполнение заданий правительства по перевозкам, железнодорожники настойчиво ищут все новые и новые резервы для подъема работы транспорта, для усиления помощи фронту.

Творческая инициатива железнодорожников в дни войны бьет ключом на нашей дороге. Замечательный опыт работы диспетчера Свердловского отделения Николая Еремина, машиниста угольного крана топливного склада Свердловск-сортировочная Аняния Черепанова, старшего машиниста депо Тюмень Георгия Нетесина и путеобходчика Свердловск-пассажирской дистанции пути Максима Казанцева — яркий пример этого. Они первыми подняли знамя борьбы за перевыполнение норм поездного обмена, за ускорение экипировки паровозов, создания зимнего топливного запаса, текущий ремонт пути силами путеобходчиков и выступили инициаторами Всесоюзного соревнования работников этих профессий.

По примеру Николая Еремина работают сейчас многие диспетчеры транспорта.

Это они, систематически обеспечивая высокую участковую скорость, беспрепятственно при-

мают и сдают поезда с отделения на отделение, с дороги на дорогу, а это является реальной помощью железнодорожников фронту. Только на нашей дороге применение метода Николая Еремина дало возможность увеличить приемы и сдачу на соседние дороги на 56 поездов в сутки.

Быстрая экипировка играет исключительно важную роль в ускорении оборота паровозов. Почин Аняния Черепанова, добившегося снабжения локомотивов топливом скоростным методом, имеет большое государственное значение. Машинист т. Черепанов и его славные последователи подают уголь на паровоз в три раза быстрее нормы, лунинским уходом за краном обеспечивают бесперебойную работу механизмов.

Ценный почин старшего машиниста депо Тюмень Георгия Нетесина по созданию зимнего топливного запаса — это реальная помощь паровозников фронту. Экономно расходуя каждый килограмм угля, машинисты дороги сохранили государству тысячи тонн стратегического сырья. Тюменцы в этом году сэкономили 1242 тонны топлива, егоршинцы около 1000 тонн.

Огромное государственное значение имеет инициатива путевого

обходчика Максима Казанцева, открывающая новые резервы в путевом хозяйстве, позволяющая ускорить летние ремонтные работы, резко улучшить текущее содержание пути. По примеру Максима Казанцева стремятся работать сейчас все путеобходчики Советского Союза. И это понятно. Только на нашей дороге сейчас работает 187 казанцевских бригад, в которых объединены 895 путеобходчиков. В этом году с мая по август они закончили планово-предупредительный ремонт 199 километров пути, выработали путь способом суфляжа на 52772 шпалах, заправили бровки на 83-784 погонных метрах, отрыхтовали 20 километров пути.

Сталинский День железнодорожника в этом году отмечается советским народом в дни ожесточенных сражений с гитлеровскими разбойниками. Воодушевленные приказом Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, железнодорожники своим самоотверженным трудом усиливают помощь фронту, вместе с доблестной Красной Армией, ликвидировавшей летнее наступление немцев, беспощадно громят ненавистного врага — немецко-фашистских захватчиков!

## ВАГАЙЦЫ

Вагай. Стыковая станция, расположенная в тысячах километров от фронта.

Здесь не слышно грохота ожесточенных боев. Но дыхание войны, биение пульса фронта здесь чувствуется во всем.

За время войны коллектив станции вырос в крепкий боевой отряд воинов железнодорожников уральской магистрали. Он имеет полное право называться гвардейским отрядом бойцов трудового фронта.

Десять месяцев вагайцы не имеют производственных поражений. Десять месяцев подряд они держат первенство в дорожном соревновании станций. Переходящее Красное Знамя отделения движения стало собственностью кол-

лектива. Как боевое знамя полка, оно является символом трудовой чести единых смен Вагай. Пять месяцев соперники соревнования не могут лишить вагайцев этого знамени. Украшая помещение дежурного по станции, оно напоминает железнодорожникам об их производственных победах.

С 1939 г. коллективом руководит скромный, но волевой командир — начальник станции Семен Емельянович Павлинский. С 1931 года он на станции. Начал с грузчика. Под его умелым руководством выросли такие люди, как дежурные по станции, мастер обмена поездов с Омской дорогой тов. Фомин, ныне выдвинутый на должность диспетчера, тов. Яговкин, не один раз занимавший первое место в соревновании по дороге, тов. Лобанов, который,

будучи составителем, в этой же смене умел формировать поезда в коротких тупиках, освобождая горловину станции для приема и отправления поездов сверх плана; заменив своего командира т. Фомина, он и на этой работе занял четвертое место по дороге. А искусные мастера своего дела — операторы тт. Кунгурова и Городищенская! Это они, организуя слаженность работников всех служб, добились обработки поездов и оборота паровозов в четыре раза быстрее, чем установлено нормой. Точность их информации решает успех дела.

Однажды в дни напряженной работы дороги, в дни сгущенного вагонпотока с грузом для фронта создалась обстановка, при которой требовалось обработать поездов столько, сколько никогда коллективу не приходилось осваивать. Но фронт требовал, — надо

было сделать. И вагайцы с честью выполнили задание.

Дело осложнялось тем, что часть поездов приходилось переформировывать. Тов. Павлинский, отдав нужные распоряжения, вышел на пути, показывая личный пример. Четко информировала о подходе поездов оператор т. Кунгурова. Дежурный по делу тов. Каменский в три раза быстрее нормы оборачивал паровозы. Составитель т. Петров по опыту своего командира т. Лобанова перестроил составы, используя тупики вместо вытяжек.

Так вагайцы помогают героической Красной Армии. Нет, здесь не скажешь, что фронт далеко. Это тот же фронт. И как бы ни было велико задание, вагайцы всегда сумеют выполнить его.

К. ЩЕРБАКОВ.

Ответственный редактор  
П. А. МАРКОВ.

## По графику оборота

К 12 часам меня вызвали к поезду.

— Поведешь 87 пассажирский, — сообщил мне паровозный диспетчер т. Поленов.

— Спасибо за доверие, — ответил я, — постараюсь провести поезд по графику.

Набрал угля, дров, опилок, запася на весь тур смазкой и выехал. Паровоз вышел точно по графику оборота, и в 19 часов 30 минут я прибыл в Свердловск.

В три часа 40 минут я выехал с поездом № 88 в обратный рейс. В Камышлов меня встретил мой напарник т. Брагин со своей бригадой. Топлива на тендере достаточно, смазки хватит. Он сходу принял у меня паровоз и повел поезд в Поклевскую.

Мой паровоз переведен на графиковую езду с 1 июля, и за месяц у меня не было ни одного срыва графика, да и не только у меня, но и у всех машинистов, переведенных на графиковую работу.

Успех дела решает слаженность в работе паровозников и диспетчеров. Паровозные диспетчеры тт. Поленов, Овчинников и участковые тт. Меньшенин и Топорков примут все меры, а выбить паровоз из графика не дадут. Если нет в подходе поезда и приходится отравляться с ошозданием, они прерывают поездку на участке без всяких задержек и обязательно введут паровоз в график. Ну, и сам, конечно, стараешься, следишь за исправностью машины, чистишь ее, ремонтируешь.

Вот первые результаты работы моего паровоза по графику оборота. За июль норма технической скорости перевыполнена на 4,7 километра в час, а среднесуточный пробег на 13 километров, сэкономлено 14 тонн топлива, оборот локомотива ускорен против графика на 3 часа.

П. САВИН — старший машинист депо Камышлов.