

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 109 (2403) Четверг, 16 сентября, 1943 г. Год издания 10-й
цена 15 коп.

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего Генералу армии Рокоссовскому

Войска Центрального фронта, продолжая наступление, сегодня 15 сентября после двухдневных ожесточенных боев овладели крупным железнодорожным узлом и городом **НЕЖИН** — важнейшим опорным пунктом обороны немцев на путях к Киеву.

В боях за **НЕЖИН** отличились войска генерал-лейтенанта **ЧЕРНЯХОВСКОГО**, генерал-майора **КОЗЛОВА П. М.**, гвардейцы-танкисты генерал-лейтенанта танковых войск **КОРЧАГИНА** и летчики генерал-лейтенанта авиации **РУДЕНКО**.

Особенно отличились:

280 Конотопская стрелковая дивизия генерал-майора **ГОЛОСОВА**, 132 Бахмачская стрелковая дивизия генерал-майора **ШКРЫЛЕВА**, 24 гвардейская механизированная бригада полковника **МАКСИМОВА**, 25 гвардейская механизированная бригада полковника **АРТАМОНОВА**, 26 гвардейская Севская механизированная бригада генерал-майора **БАРИНОВА**, 57 гвардейская танковая бригада подполковника **СИЛОВА**, 299 штурмовая авиационная дивизия полковника **КРУПСКОГО**, 286 истребительная авиационная дивизия полковника **ИВАНОВА**.

В ознаменование одержанной победы, отличившимся в боях за освобождение города **НЕЖИН** 7 гвардейскому механизированному корпусу, 24-й гвардейской механизированной бригаде, 25-й гвардейской механизированной бригаде, 57-й гвардейской танковой бригаде, 299-й штурмовой авиационной дивизии и 286-й истребительной авиационной дивизии присвоить наименование «**НЕЖИНСКИХ**», и впредь эти соединения именовать:

7-ой гвардейский Нежинский механизированный корпус,
24-я гвардейская Нежинская механизированная бригада,
25-я гвардейская Нежинская механизированная бригада,
57-я гвардейская Нежинская танковая бригада,
299-я Нежинская штурмовая авиационная бригада,
286-я Нежинская истребительная авиационная дивизия.
280-ю Конотопскую стрелковую дивизию,
132-ю Бахмачскую стрелковую дивизию,
26-ю гвардейскую Севскую механизированную бригаду, второй раз отличившихся в боях с немецкими захватчиками, представить к награждению орденами Красного Знамени.

Сегодня 15 сентября в 20 часов столица нашей родины **МОСКВА** от имени Родины салютует нашим доблестным войскам, освободившим город **НЕЖИН**, — двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия **ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ** всем руководимым вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение города **НЕЖИН**.

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу и независимость нашей родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза

И. СТАЛИН.

15 сентября 1943 г.

О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Изложение приказа Народного комиссара
путей сообщения № 714

Ввиду того, что существующие ныне наименования ряда дорог не соответствуют географическому названию края, области или города, на территории которых проходят дороги, и создают затруднения для грузоотправителей, учреждений и для граждан, смешивающих одну дорогу с другой, во исполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 13 сентября 1943 года утвердить следующие наименования железных дорог:

1. Железную дорогу имени Кагановича Л. М. именовать Свердловская железная дорога, 2) же-

лезную дорогу имени Ворошилова К. Е. именовать Северо-Кавказская железная дорога, 3) железную дорогу имени Молотова В. М. именовать Забайкальская железная дорога, 4) Закавказскую железную дорогу именовать Закавказская дорога, 5) Орджоникидзевской железной дороге оставить нынешнее наименование, 6) железную дорогу имени Дзержинского Ф. Э. именовать Московско-Курская железная дорога, 7) Ленинскую железную дорогу именовать Московско-Казанская железная дорога.

Войска Центрального фронта овладели крупным железнодорожным узлом и городом **Нежин** — важнейшим опорным пунктом обороны немцев на путях к Киеву.



А. Г. Чернышов — слесарь-экипажник паровозного депо Тюмень — систематически перевыполняет нормы выработки.
Фото А. Шаевич.

Крепнет помощь фронту

Выполняя новогоднюю клятву вождю народов товарищу Сталину, железнодорожники станции Поллевская с каждым днем усиливают свою помощь наступающей Красной Армии. Если в июле план погрузки был выполнен на 100 проц. и выгрузки — на 155 проц., то в августе задание по погрузке перевыполнено на 25 проц. и по выгрузке — на 59 проц. Станция заняла одно из первых мест по дороге.

По-фронтовому работают передовые стахановцы — дежурные по станции тт. Пузина и Богданова, составитель т. Литун, технический контроллер т. Мужева, стрелочники тт. Токарева, Сысоятина и др. Коллектив станции прилагает все силы к тому, чтобы выполнить план погрузки досрочно и достойно ознаменовать XXVI годовщину Октября.

И. ТАРАБАЕВ — секретарь партбюро.

Сэкономили 73 тонны смазки

Поездные вагонные мастера-лущипцы Тагильского участка добились большого пробега без брака и аварий сопровождаемых поездов и большой экономии смазочных материалов. Тов. Зеленков обеспечил пробег поездов без брака, более чем на 24 тысячи километров, и сэконотил 950 килограммов смазки. 25 тысяч километров без брака наездил поездной мастер т. Лебедев и сэконотил 990 килограммов смазки.

Всего по участку мастера-лущипцы сэкономили в 1943 году 73 тонны смазочных материалов, более 7 тонн подбивочных козлов и 19728 колесетеров.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 14 сентября

В течение 14 сентября западнее **СТАЛИНО** (Донбасс) наши войска продолжали успешно развивать наступление и, продвинувшись вперед от 20 до 25 километров, заняли свыше 150 населенных пунктов и среди них крупные населенные пункты **ИВАНОВКА**, **ГАВРИЛОВКА**, **МАЛАЯ МИХАЙЛОВКА**, **БОЛЬШАЯ МИХАЙЛОВКА**, **АЛЕКСЕЕВКА**, **УСПЕНОВКА**, **ТУРКЕНОВКА**, **ФЕДОРОВКА**.

Наши войска, наступающие вдоль побережья Азовского моря, продвинулись вперед до 15 километров и заняли свыше 20 населенных пунктов, в том числе районные центры Сталинской области **ВОЛОДАРСКОЕ**, **МАНГУШ** и крупные населенные пункты **НОВО-РОМАНОВКА**, **НОВО-ГРИГОРЬЕВКА**, **ЯЛТА**, **МЕЛЕКИНО**, **БЕЛОСАРАЙКА**.

На **ПАВЛОГРАДСКОМ** направлении наши войска, продолжая наступление, продвинулись вперед от 6 до 10 километров и заняли свыше 70 населенных пунктов, в том числе районный центр Харьковской области **АЛЕКСЕЕВСКОЕ**, крупные населенные пункты **ПЕТРОВСКИЙ**, **СЕМЕНОВКА**, **НОВО-НИКОЛАЕВКА**, **БОЛЬШАЯ АНДРЕЕВКА**, **ЦЫГЛЕРОВКА** и железнодорожные станции **БЕЛЯЕВКА**, **ГАВРИЛОВКА**, **ДУБОВО**.

На **ПРИЛУКСКОМ** направлении наши войска продолжали наступление и, продвинувшись

на отдельных участках до 15 километров, заняли свыше 70 населенных пунктов, в том числе город **ЛОХВИЦА** и крупные населенные пункты **ЗАСУЛЬЕ**, **ПЕРЕКОПОВКА**, **СВИРИДОВКА**, **ЛУКА**, **СТЕПУКИ**, **ЛУЦЕНКИ**, **ЯХНИКИ**, **БЕЗСАЛЫ**, **ЗАПОДИНЦЫ**.

На **НЕЖИНСКОМ** направлении наши войска продолжали наступление и, продвинувшись вперед от 5 до 8 километров, заняли свыше 20 населенных пунктов, в том числе районный центр Черниговской области **ДМИТРИЕВКА** и крупные населенные пункты **ХИБАЛОВКА**, **КЛАЧКОВКА**, **БОЛЬШАЯ КОШЕЛЕВКА**, **БЕРЕЗАНКА**, **КУНАШЕВКА** (5 километров восточнее Нежина), **РУБАНКА**.

В районе юго-западнее **ХАРЬКОВА** наши войска вели наступательные бои и, продвинувшись на отдельных участках от 3 до 6 километров, заняли несколько населенных пунктов.

На **РОСЛАВЛЬСКОМ** и **БРЯНСКОМ** направлениях наши войска вели наступательные бои и заняли несколько населенных пунктов.

В течение 13 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 92 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 13 самолетов противника.

Оперативная сводка за 15 сентября

15 сентября на **КИЕВСКОМ** направлении наши войска, после двухдневных ожесточенных боев, овладели крупным железнодорожным узлом и городом **НЕЖИН**.

На **ЗАПОРОЖСКОМ** и **МЕДИТОПОЛЬСКОМ** направлениях наши войска развивали успешное наступление и, продвинувшись вперед на 10—15 километров, овладели городом **ГУЛЯЙ ПОЛЕ**, районным центром Днепропетровской области **ПОКРОВСКАЯ**, районным центром Запорожской области и станцией **КУЙБЫШЕВО**, а также заняли свыше 60 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **КОЛОМИЙЦЫ**, **РАВНОПОЛЬ**, **ВЕРБОВОЕ**, **НОВОСЕЛКА**, **РЕШЕТИЛОВКА**, **ГАЙЧУЛ**, **БЛАГОВЕЩЕНКА**, **БЕЛОЦЕРКОВКА**, **ЗАХАРЬЕВКА**, **СТАРО-ДУБОВКА** и **УРЗУФ**.

На **ПАВЛОГРАДСКОМ** направлении наши войска продолжали развивать наступление, и продвинувшись вперед от 10 до 15 километров, заняли свыше 120 населенных пунктов и среди них крупные населенные пункты **НОВО-НИКОЛАЕВКА**, **ЗАКУТНЕВКА**, **НОВО-ПЕТРОВКА**, **КНЯЗЕВО**, **РОЖДЕСТВЕНСКОЕ**, **НАДЕЖДИНО**, **СТАРЫЕ БЛИЗНЕЦЫ**, **БАРБАЛАТОВО**, **НИКОЛАЕВКА**, **АЛЕКСАНДРОВКА**, **ДОБРОВОЛЬЕ**, **АЛЕКСАН-**

ДРОПОЛЬ и железнодорожные станции **РАЗДОЛЬЕ**, **КРАСНОПАВЛОВКА**, **БЛИЗНЕЦЫ**.

На **БРЯНСКОМ** направлении наши войска, продолжая наступление, овладели городом **ДЯТЬКОВО** и крупным населенным пунктом **ДУБОХНА**.

Наши войска, наступающие юго-западнее **ХАРЬКОВА**, продвинулись вперед от 5 до 8 километров и заняли свыше 20 населенных пунктов, в том числе районный центр Харьковской области **НОВАЯ ВОДОЛАГА** и крупные населенные пункты **СТАРАЯ ВОДОЛАГА**, **КНЯЖНОЕ**, **ОХОЧАЯ**, **МЕЛИХОВКА**, **ПАРАСКОВАЯ**, **БЕРЕСТОВАЯ**, **ЕФРЕМОВКА**.

На **ПРИЛУКСКОМ** направлении наши войска, продолжая наступление, заняли несколько населенных пунктов, в том числе районный центр Полтавской области **СЕНЧА**.

На **РОСЛАВЛЬСКОМ** направлении наши войска продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов.

В течение 14 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 59 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 80 самолетов противника.

СОВЕТЫ МОЛОДЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

Тщательный уход за паровозом —
основа нашей работы

В любое время года наш локомотив работает четко, как хороший часовой механизм, в любую погоду мы водим едвоенные поезда, ускоряя доставку всего необходимого для фронта и тыла. Тщательный уход за паровозом, за каждой его деталью и прибором помог нам во Всесоюзном социалистическом соревновании добиться первенства. Наш паровоз носит почетное звание — «лучшего на сети».

Об опыте своей работы, главным образом в зимнее время, мы и хотим рассказать молодым паровозникам.

В прошлую зиму в депо Тюмень было много случаев поломки стокеров. На своем же паровозе мы предотвратили неисправности стокера. Подавая уголь на винт через первую заслонку стокерного корыта, мы избегали перегрузки винта, а стокерное корыто оставалось чистым и не покрывалось льдом. Кочегар обязательно перелопачивал уголь при подаче, тщательно следил за тем, чтобы не попало в топку посторонних предметов, а большие смерзшиеся куски угля разбивал на тендере.

Работу стокера мы облегчаем комбинированным способом отопления, переходя на стоянках исключительно на ручной способ. Перед набором угля очищаем хобот стокера. Своевременно спускаем воду с картера и не допускаем парения сальников своевременной и тщательной их набивкой. Зимой, при остановке стокера, вода в нем замерзает, и это приводит при повторном пуске винта к рывкам и в конечном счете — к его надрывам.

Особое внимание мы уделяем также уходу за прессмасленкой, инжектором Натана, краном Эверластинга и экипажной частью.

Зимой и летом прессмасленка у нас работает безотказно. Посуда для смазки и сама смазка у нас всегда чистые. Правильная поставка смазки на прогрев имеет решающее значение зимой. Если дать большой подогрев — смазка закипает, делается жидкой, и поршеньки не в состоянии ее проталкивать. Это может привести к порче колец, задире цилиндров. Если же прогрев недостаточный, то во время сильного мороза прогревательные трубки могут замерзнуть и вывести из строя прессаппарат. Мы систематически контролируем степень нагрева смазки прикосновением руки, стараясь держать температуру не более 40 градусов.

Во время стоянок зимой мы периодически прокручиваем трещотку прессмасленки, чтобы не застывала и не застревала смазка в маслопроводных трубках. Кроме того, маслопроводные трубки у нас тщательно отепляются, прессаппараты одеты в железные кожухи, отделанные изнутри кошмой и мешковиной. Это хорошо сохраняет тепло.

Инжектор Натана имеет длинную питательную трубу, которая проходит вдоль наружной стенки котла паровоза. Зимой вода в ней быстро замерзает, а разморажива-

Г. НЕТЕСИН и Н. ВОЛКОЕДОВ —
машинисты депо Тюмень.

ние трубы выводит из строя инжектор. Чтобы избежать этого, мы всегда ставим инжектор на прогрев и, кроме того, через каждые 15—20 минут обязательно производим вкачивание воды в котел, чем достигаем того, что вода в питательной трубе все время функционирует. При заезде в депо мы выключаем инжектор Натана, из водоприемной и питательной трубы удаляем воду и пользуемся только левым инжектором Фридмана.

Кран Эверластинга должен обязательно быть заключен в кожух и правильно установлен. Его необходимо периодически продувать,

топлива, если не будут приняты меры. На нашем же паровозе мы достигаем экономии топлива и летом и зимой.

Арсенный свод является аккумулятором тепла, он удлиняет путь газов, обеспечивает догорание отдельных частиц топлива и предохраняет трубчатую решетку от охлаждения.

Арсенный свод у нас всегда в исправном состоянии, мы на каждой промывке тщательно его очищаем. На промывках мы не разрешаем смачивать арсенный свод, так как, смоченный водой, кирпич при нагревании лопается.

Хорошее парообразование может быть только при чистом состоянии жаровых и дымогарных труб. При этом снижается расход топлива. Паровозникам нужно по-



особенно когда в котле вода загрязнена и содержит в себе ил, который закрывает отверстие крану от котла и тем самым изолирует кран от теплой воды. Нужно выдувать ил, не давая ему застаиваться. Особенно необходима продувка для боковых и средних кранов, где более всего скапливается ил. Замораживание крана Эверластинга приводит к самому крупному и позорному для машиниста браку — потухке паровоза.

Тщательный уход за экипажной частью необходим и летом и зимой. Особо важное значение имеет своевременное и систематическое смазывание буксовых лиц и крепление буксовых клиньев. В противном случае происходит их задир, проседание клиньев. Если во время не подкрепить клинья, то это может привести к порче буксовых и дышлового подшипников и к расстройству дышлового механизма. Паровоз с такой неисправностью склонен к буксованию в пути следования. Ослабление буксовых клиньев мы всегда проверяем при проходе паровоза через смотровую канаву в оборотных депо. Буксовые лица мы смазываем перед каждой поездкой и в пути следим за тем, чтобы в буксовых масленках всегда был запас смазки, установленные фитили.

Много внимания уделяют наши бригады отоплению локомотива. Морозы могут вызвать пережог

топлива, что один миллиметр сажи приводит к излишнему расходу 4 процентов угля. На промывках мы делаем самую тщательную очистку труб от сажи, а в пути следования через каждые 50—60 километров используем сушища при хорошей форсировке котла, чем обеспечиваем чистоту труб.

Паровая машина должна быть всегда исправной. Установлено, что пропуск паров в сальниках приводит к одному проценту пережога топлива, пропуск пара в золотниках и поршнях — ведет к большому расходу пара. В переводе на топливо это составляет около 400 килограммов угля за час работы паровоза.

Резервом экономии топлива является также и правильное вождение поездов с учетом профиля пути, а также веса и длины поездов. Это позволяет нам наиболее эффективно использовать живую силу поезда, его инерцию.

Так, борясь за экономию топлива, за создание зимнего наркомовского фонда угля, бригады нашего паровоза в этом году сэкономили более 500 тонн угля.

Зима близка. К ней нужно подготовиться образцово. А это значит: своевременно отремонтировать и привести в порядок паровоз и его составные части, научиться правильно ухаживать за стокером, прессмасленкой, инжектором Натана, краном Эверластинга и экипажной частью.

Все силы на уборку урожая!

Беспечность или саботаж?

Ничто не волнует начальника паровозного депо Камышлов тов. Исачкина. Во всяком случае, когда речь идет об уборке урожая, он сохраняет невозмутимое спокойствие. Можно подумать, что тепло и ярко светит солнце, до осени далеко, и он еще обо всем успеет позаботиться.

— Зерновые еще зеленые, а картофель и овощи всегда успею убрать, — отвечает он на вопрос, почему в подсобном хозяйстве не приступают к уборке.

Такое благодушие привело к тому, что из 11 гектаров зерновых убрано только 3, а уборка картофеля и овощей даже не началась, хотя сроки на исходе.

Пользуясь отсутствием контроля со стороны руководителей, заведующий подсобным хозяйством т. Чупин не мобилизует коллектив хозяйства на быстрейшую уборку урожая. 10 сентября, например, он решил назначить выходной день.

Не забываются работники подсоб-

ного хозяйства и о хранении убранной продукции. Строительство овощехранилища затягивается. Начали было рыть котлован, но потом забросили. Не подготовлена и тара для засолки овощей.

Осень в нынешнем году ранняя и дождливая. Нужно своевременно позаботиться о вывозке урожая с поля. Но об этом меньше всего думают тт. Исачкин и Чупин. На чем они будут перевозить с поля картофель и овощи, — неизвестно. Единственный трактор не отремонтирован. А ведь урожай нужно перевезти за 25 километров!

Беспечные руководители ставят под угрозу уборку урожая и снабжение рабочих и служащих депо питанием на зимний период. Своей бездеятельностью они обрекают на гибель посевы картофеля, овощей и зерновых. Что это: беспечность или прямой саботаж?

Агроном П. СТАРЧЕНКО —
нач. группы подсобных хозяйств.

Не медлить с уборкой урожая

Уборка урожая в подсобных хозяйствах Тагильского отделения проходит недопустимо медленно. На 12 сентября убрано всего 50—55 процентов зерновых и 30—35 процентов картофеля и овощей.

Особенно плохо обстоит дело в подсобных хозяйствах ОРСа отделения движения, где убрано зерновых 15 га из 35, а уборка картофеля еще и не приступали. Не закончили уборку зерновых и не приступали к уборке картофеля в паровозном депо Тагил (нач. т. Сафонов), паровозном депо Кушва (нач. т. Хивицкий).

Плохо также организована уборка зерновых на участке Дорстроя (нач. Фомин) и на станции Орулиха.

Большинство руководителей предприятий ссылаются на плохую погоду. Между тем, основная причина — не погода, а неумение организовать работу на подсобных хозяйствах, непонимание того, что

затягивание уборки может привести к гибели большую часть урожая. Там же, где руководители смогли организовать коллектив на быструю уборку, погода не стала помехой в работе. Например, путевско-ремонтный завод (нач. т. Березин) полностью закончил уборку зерновых и картофеля. Организованно вышел на поля и закончил уборку зерновых и картофеля коллектив паровозного отделения: заканчивают уборку зерновых и приступили к копке картофеля жилищно-ремонтная контора и Тагильский вагонный участок.

Не ссылаясь на погоду, а умело организовать и мобилизовать людей на непрерывную работу на полях, обеспечить сушку и перевозку овощей — вот в чем задача руководителей предприятий, партийных и профсоюзных организаций.

И. ЧЕРКЕС.

Военные действия в Италии

ЛОНДОН, 14 сентября. (ТАСС).

Штаб войск союзников в Северной Африке сообщает, что части английской 8 армии заняли город Козенцу. Английские войска беспрепятственно продолжают свое продвижение, задерживаемое лишь разрушениями. Продолжаются тяжелые бои на фронте американской 5-й армии. Немцы отчаянно контратакуют и в некоторых пунктах заняли территорию, ранее захваченную войсками союзников. К северу и западу от Таранто войска союзников ведут активные действия.

ЛОНДОН, 14 сентября. (ТАСС).

Агентство Рейтер передает из Алжира, что войска союзников заняли Бари.

ЛОНДОН, 14 сентября. (ТАСС).

Агентство Рейтер передает, ссылаясь на сообщение алжирского радио, что в Риме происходят ожесточенные бои.

БОИ МЕЖДУ НЕМЕЦКИМИ И
ИТАЛЬЯНСКИМИ ВОЙСКАМИ
НА РОДОСЕ

ЛОНДОН, 14 сентября. (ТАСС).

Как передает агентство АФИ из Измира, начались сильные бои между немцами и итальянцами, находящимися на острове Родос. Численность немецких войск на Додеканезских островах достигает 8 тысяч человек, а итальянских — 40 тысяч человек.

ПРИБЫТИЕ НА МАЛЬТУ 6
ИТАЛЬЯНСКИХ ВОЕННЫХ
КОРАБЛЕЙ

ЛОНДОН, 13 сентября. (ТАСС).

Как сообщает агентство Рейтер, на Мальту прибыло еще 6 итальянских военных кораблей.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.