

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 123 (2417) | Вторник, 19 октября, 1943 г. | Год издания 10-й | цена 15 коп.

## УСИЛИМ НАШУ ПОМОЩЬ ФРОНТУ

Приближается XXVI годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Трудящиеся Советского Союза встречают ее в период массового изгнания немецко-фашистских захватчиков с нашей земли и восстановления народного хозяйства в освобожденных областях и районах.

Напряженно работает сейчас наш тыл, обеспечивая всем необходимым нашу доблестную Красную Армию.

Верные своему долгу перед родиной, уральцы показали перед своим полководцем товарищем Сталиным усилить помощь фронту, удвоить в этом году выпуск боевой продукции. Для лучшего выполнения этой задачи по призыву уральцев в области широко развернулось предоктябрьское соревнование за досрочное выполнение государственных планов, за достойную встречу великой годовщины.

Включившись в это соревнование, настойчиво борются за выполнение взятых обязательств железнодорожники Свердловской магистрали. В число передовиков октябрьского соревнования выходит коллектив паровозного депо Свердловск-пассажирская, добившийся перевыполнения норм технической скорости, плана подъёмочного ремонта, а также улучшения других показателей. За работу в сентябре передовому коллективу вручено переходящее Красное Знамя 3-й гвардейской Волновашской стрелковой дивизии.

Не отстает в соревновании и коллектив депо Надеждинск, лучше всех проработавший в первой декаде октября.

Давно удерживают первенство работники станции Свердловск-пассажирская, перевыполняющие план погрузки и добившиеся снижения простоя вагонов под грузовыми операциями.

Хорошими эксплуатационными показателями, выполнением работ по подготовке своего хозяйства к зиме отличились в предоктябрьском соревновании тюменские и камышловские путейцы, свердловские связисты, надеждинские вагонники и целый ряд других предприятий и участков с большим числом стахановцев, лунинцев, передовиков социалистического соревнования.

Однако дорога в целом не идет по пути подъёма и не добилась улучшения производственных измерителей. В сентябре итоги работы были даже хуже, чем в августе. Первая декада октября также дала снижение показателей.

Октябрь — решающий месяц подготовки дороги к зиме. Но прошла уже половина месяца, а в этой области имеется огромное количество незаконченных работ, особенно у паровозников и путейцев, в руках которых наиболее ответственные участки железнодорожного хозяйства. Давно уже тянется в хвосте паровозное депо Свердловск-сортировочная. Еще не наступили холода, а депо уже начинает ухудшать и без того свою плохую работу.

Много шумели о подготовке к зиме руководители Тюменского депо (начальник Богданов). Пришла осень, и оказалось, что настоящего дела, большевистской работы по оздоровлению паровозного хозяйства здесь проделано меньше, чем в других депо. Плохо готовят к зиме свое хозяйство егоршинские путейцы. Из-за попустительства руководителей (начальник Оверчук) и слабой трудовой дисциплины на станции запущено текущее содержание пути, неудовлетворительно проходит ремонт.

Считанные дни остались до наступления холодов. Дорога вступает в зиму. Боевая задача свердловских железнодорожников, командиров, партийных и профсоюзных работников — еще шире развернуть социалистическое соревнование, встретить день Великого Октября увеличением производительности труда, улучшением количественных и качественных показателей эксплуатации паровозной работы, полным завершением подготовки всего хозяйства к зиме.

Считанные дни остались до наступления холодов. Дорога вступает в зиму. Боевая задача свердловских железнодорожников, командиров, партийных и профсоюзных работников — еще шире развернуть социалистическое соревнование, встретить день Великого Октября увеличением производительности труда, улучшением количественных и качественных показателей эксплуатации паровозной работы, полным завершением подготовки всего хозяйства к зиме.

## ДЕКЛАРАЦИЯ

### ПРАВИТЕЛЬСТВ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК, ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ О ПРИЗНАНИИ ИТАЛИИ СОВМЕСТНО ВОЮЮЩЕЙ СТОРОНОЙ

В связи с тем, что сегодня, 13 октября, Италия объявила войну Германии, правительства Союза Советских Социалистических Республик, Великобритании и Соединенных Штатов Америки решили опубликовать следующую декларацию о признании Италии совместно воюющей стороной:

«Правительства Советского Союза, Великобритании и Соединенных Штатов признают позицию королевского Итальянского правительства, как это было сформулировано маршалом Бадольо, и принимают активное сотрудничество итальянской нации и вооруженных сил в качестве совместно воюющей стороны в войне против Германии. Военные события после 8 сентября и жестокое обращение немцев с итальянским населением, достигшее своей кульминационной точки в объявлении Италией войны Германии, фактически сделали Италию совместно воюющей стороной, и советское, британское и американское прави-

тельства будут продолжать сотрудничать с итальянским правительством на этой основе. Три правительства признают обязательство итальянского правительства подчиниться воле итальянского народа после того, как немцы будут изгнаны из Италии, и подразумевается, что ничто не может ущемить абсолютного и неотъемлемого права народа Италии принять конституционными средствами решение о демократической форме правительства, которую он в конечном счете будет иметь.

Основанные на совместном ведении войны взаимоотношения между правительством Италии и правительствами объединенных наций не могут сами по себе повлиять на недавно подписанные условия, которые сохраняют свою полную силу и могут быть изменены лишь по соглашению между союзными правительствами в свете той помощи, которую итальянское правительство сможет оказывать делу объединенных наций».

# Изо дня в день повышать темпы и качество перевозок — в этом важнейшее условие успешной подготовки к зиме!

## Дневник предоктябрьского соревнования

17 октября

Диспетчер Дружининского участка тов. Репьев, дежурные по станции Дружинино т. Кусков и по депо тов. Яковлев организовали скоростной оборот Свердловских паровозов и сэкономили на каждом по 16 минут.

\* Дежурный по Свердловскому узлу тов. Палкин, диспетчер станции Свердловск-сортировочная тов. Протасов и дежурный по парку отправления тов. Крутаков отправили на Тагил один поезд сверх нормы и сдали местного груза больше задания на 30 вагонов.

\* Вступив на дежурство, диспетчер Камышловского отделения тов. Ильгунов, дежурные по станции Поклевская тов. Меньшин и тов. Пискулина, дежурный по отделению тов. Зыков заключили договор на скоростной оборот паровозов. Это обязательство выполнено с честью. Среднесуточный пробег паровозов перевыполнен на 39 километров.

\* Скоростную обработку поездов на ст. Тюмень организовали в свое дежурство диспетчер Тюменского отделения тов. Шаплин и дежурный по станции тов. Лобанов. По социалистическому договору на одну поездку с машинистом тов. Бакуевым и главным кондуктором тов. Поповым пропущен эстафетный поезд.

## В предоктябрьском соревновании завершим подготовку паровозного хозяйства к зиме

Письмо передовых машинистов ко всем паровозникам Свердловской дороги.

Индустриальный Урал кует грозную военную технику. Отсюда во все возрастающем объеме идут к полям сражений вооружение, боеприпасы, снаряжение. Верные своей клятве вождю, уральские металлурги, горняки, машиностроители изо дня в день увеличивают выпуск продукции, и особенно сейчас в дни предоктябрьского соревнования.

Ни в коем случае не должны отставать от них железнодорожники.

Паровозники всегда шли в авангарде на всех этапах борьбы за подъем работы транспорта. В их среде всегда была ключом творческая инициатива, по ним равнялись работники остальных служб.

Однако за последнее время, накануне вступления дороги в зиму, некоторые паровозники сдали завоеванные позиции, ухудшили свою работу, запустили локомотивы и особенно котловое хозяйство, что привело к увеличению случаев захода паровозов на межпоездной ремонт, ухудшилось ис-

пользование паровозного парка. Мы обращаемся ко всем паровозникам нашей дороги: давайте, товарищи, по-большевистски возьмемся за дело и улучшим нашу работу!

Для этого нужно прежде всего навести порядок в ремонте паровозов. В цехах обточки, промышленности решается успех борьбы за оздоровление локомотивов. Нужно решительно улучшить эксплуатацию паровозного парка, а это значит следить за тем, чтобы количество находящихся в эксплуатации паровозов было в норме и соответствовало размерам движения.

Товарищи паровозники и ремонтники! Образцово выполним приказ наркома № 545, быстрее оздоровим паровозный парк, улучшим его использование, выполним свои социалистические обязательства, взятые в новомодном письме уральцев товарищу Сталину, в ближайшие дни завершим подготовку паровозного парка к зиме!

Письмо подписали машинисты: И. АНДРИАНОВ — депо Егоршино, орденосец, С. ВАГАНОВ — депо Тюмень, орденосец, Т. ЧЕРНЫХ — депо Свердловск-пассажирская, орденосец, А. РОМАНЦЕВ — электродепо Свердловск-сортировочная, орденосец и другие. Всего 35 подписей.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 16 октября

Наши войска, отбивая контратаки крупных сил пехоты и танков противника, продолжали вести уличные бои в городе МЕЛИТОПОЛЬ. Противник понес огромные потери в живой силе и технике — только в юго-западной части города МЕЛИТОПОЛЬ при отражении контратак наши войска уничтожили более 40 немецких танков.

Южнее ЗАПОРОЖЬЕ наши войска, продолжая наступление, продвинулись вперед от 5 до 10 километров и заняли населенные пункты ЯНЧЕКРАК, ЖЕРЕБЯНКА, ЛУГОВОЙ, ЛЕСНОЙ, ГРОЗОВ, ГЛАДКИЙ.

Юго-восточнее КРЕМЕНЧУГ наши войска возобновили бои по расширению плацдарма на правом берегу реки ДНЕПР и, сломив ожесточенное сопротивление противника, продвинулись вперед от 5 до 10 километров и заняли несколько населенных пунктов. Неоднократные контратаки противника, поддержанные танками и авиацией, были отбиты с большими для него потерями.

В полосе среднего течения ДНЕПРА, на правом берегу реки, севернее КИЕВА наши войска продолжали вести бои по расширению плацдарма и улучшили свои позиции.

Южнее ГОМЕЛЯ наши войска успешно форсировали реку ДНЕПР и, прорвав оборону противника

продолжали вести бои по расширению плацдарма и улучшили свои позиции.

Южнее ГОМЕЛЯ наши войска в результате боев продвинулись вперед, улучшив свои позиции. На остальных участках фронта — усиленная разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 15 октября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 81 немецкий танк. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 76 самолетов противника.

Севернее КИЕВА наши войска, отбивая контратаки пехоты и танков противника, продолжали вести бои по расширению плацдарма на правом берегу реки ДНЕПР и улучшили свои позиции.

Южнее ГОМЕЛЯ наши войска успешно форсировали реку ДНЕПР и, прорвав оборону противника

протяжением по фронту 20 километров и на глубину от 5 до 10 километров, овладели районным центром Гомельской области городом ЛОЕВ и населенными пунктами КОЗЕРОГИ, КРУПЕЙКИ, ЩИТЦЫ, БЫВАЛКИ.

На остальных участках фронта — усиленная разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 16 октября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 139 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 64 самолета противника.



# ТОВАРИЩИ ПАРОВОЗНИКИ, ВСТРЕТИМ ЗИМУ ВО ВСЕОРУЖИИ!

## Так ли готовятся к зиме?

Дорога — накануне вступления в зиму. В предстоящие морозы и метели первым придется встретиться с трудностями в работе паровозника. И, казалось бы, кто-то, но паровозники обязаны были готовиться к страдной поре тщательно и настойчиво. Однако этого не случилось. Истекает октябрь — решающий месяц завершения предзимних работ, а паровозное хозяйство находится в запущенном состоянии и к зиме не готово.

Взять депо Свердловск-сортировочная (и. о. нач. депо тов. Скопин). К 10 октября здесь оказалось большое количество паровозов с прокатом бандажей в количестве 6 миллиметров. И это — не считая локомотивов, изъятых из эксплуатации по неисправности. В депо плохо организован подъемный ремонт локомотивов. В сентябре план подъема выполнен всего на 60 процентов. Не лучше и в промывочном ремонте. Из общего числа локомотивов, прошедших промывку в сентябре, большая часть признана плохо отремонтированными. В октябре прекратили питание котлов паровозов антинакипином. Испытательные установки паровоздушных насосов, инжекторов, выварочная ванна для прожировки кожаных манжетов не работают. На 14 локомотивах нет запасных частей для тандем-насосов. И это — далеко неполный перечень крупнейших недостатков в работе депо. Не удивительно, что к 11 октября оказались подготовленными к зиме всего... два паровоза.

Также неблагоприятно с подготовкой к зиме и в депо Свердловск-пассажирская, где начальником тов. Борцов. Здесь увлеклись улучшением эксплуатационных измерителей и серьезно не занимались оздоровлением паровозного парка, не поняли истины, что если будет плохо организован ремонт локомотивов, эксплуатационные измерители не будут выполняться. До сих пор не отеплено полтора десятка паровозов. Путь смотровой канавы заставлен паровозами и вагонами, что затрудняет осмотр локомотивов и точность экипировки. Автоматный цех не имеет установленного запаса паровоздушных насосов, нет стержней для

хода переменного золотника и других деталей, которые лимитируют ремонт локомотивов. Не создан зимний запас песка. А ведь требуется его немало — 1500 кубометров.

Большую тревогу вызывает состояние тракционных путей. Здесь образовались большие груды шлака и мусора. Пути захламлены и не очищаются.

В депо плохо поставлена учеба и инструктаж паровозных бригад. Этим объясняется тот факт, что до сих пор не проверены знания инструкции по работе в зимних условиях у 58 паровозников.

В депо Камышлов (нач. тов. Исачкин) средний прокат бандажей превышает норму, 25 процентов паровозов, из числа прошедших комиссионный осмотр, имеют запущенные котлы. На многих локомотивах требуется замена ветхих труб Нагана. В депо нет борьбы за качество ремонта паровозов. Вышедший на днях на промывочного оздоровительного ремонта паровоз №2795 из-за переплавки пробки простоял в ремонте на 11 часов больше нормы. Вывозные в этом мастере Каряков и Наумов остались безнаказанными.

В паровозном депо Тюмень неблагоприятно с экипировочными устройствами. На угольной эстакаде требуется ремонт бункеров и клетей моторной группы. Однако эта работа не выполняется. Не закончена постройка разгрузочной угольной эстакады и совершенно не приступлено к строительству новой печи пескоосушки и смотровой канавы. Угледоъемные краны неисправны. Требуется ремонт деповских ворот, застекление оконных рам, ремонт потолочного перекрытия, повышение дымовытяжных труб. Однако все это пока не делается. Думают ли руководители этих депо тов. Борцов, Скопин, Исачкин и Богданов, что за срыв подготовки хозяйства депо к зимним условиям работы они несут ответственность? Не следует им забывать, что в зимнее время перевозки для нужд фронта и уральской промышленности возрастут и от паровозников потребуются больше изворотливости и оперативности, чем когда бы то ни было.

**Д. РУВИН** — нач. контрольно-инспекторской группы.

## Самоотверженный поступок

Во время следования на моем паровозе лопнул колосник. По приезде в депэ я вызвал котельщика, но он отказался устранить неисправность на горячем паровозе и требовал его потушить, что грозило длительной задержкой. А через час этот паровоз должен был вести срочный поезд.

Мой напарник машинист Федор Сидорович Леванов решил сам сменить колосник. Он разгреб жар, закрыл голову пиджаком и по доскам опустился в раскаленную топку. Колосник был сменен, и паровоз был выдан под поезд точно по графику.

**Я. ДЕРЕВЯННЫХ** — старший машинист депо Тюмень.

## Паровоз к зиме готов

Машинистам депо Тюмень тт. Бастрыгину, Оленину и Третьякову каждому больше 60 лет. Все они работают на одном мажеровом паровозе. Старший машинист тов. Бастрыгин был занят на уборке урожая и, вернувшись из подсобного хозяйства, энергично взялся за подготовку локомотива к зиме.

Двое суток бригады не уходили с паровоза, привели его в исправное состояние и заботливо отеплили своими материалами.

Сейчас на машину любо смотреть. Котел хороший, арматура вычищена и отполирована. В будке тепло и уютно.

Комиссия общественного смотря, проверив паровоз, выдала бригадам социалистический паспорт готовности к зиме.

**Г. НЕТЕСИН** — машинист, член комиссии общественного смотра.

## Раньше графика

14 октября машинист депо Тюмень тов. Береснев провел угольный состав на участке Тюмень — Поклевская со значительным перевыполнением заданной технической скорости.

**Л. НИКОНОВ.**

## ТЕХНИЧЕСКАЯ СТРАНИЧКА

### Восстановление перегоревших электроламп

В электровозном депо Свердловск-сортировочная организован цех восстановления электрических лампочек. Инженер тов. Витевский и техник тов. Волошин смонтировали специальную аппаратуру. Уже выпущена большая партия восстановленных ламп.

Восстановление ламп заключается в замене перегоревшей нити накала новой. Перегоревшую лампу (с целым цоколем и стеклянным баллоном) прокалывают накалившимся вольфрамовым шилом. Особым инструментом вынимают старую нить и монтируют новую, полученную с завода. Затем припаяют к отверстию стеклянную трубочку из специального стекла. Через эту трубочку откачивают воздух из

лампы путем смонтированного для этой цели вакуумного стекла. Не прекращая откачивания воздуха, при помощи газовой горелки расплавляют припаянную трубочку, как бы перерезая ее, и лампу отправляют на обжиг. Здесь к ней подводят пониженное напряжение. Слои фосфора, которыми покрыта нить, окисляясь, забирает остатки воздуха в лампе. Лампа готова. От фабричной ее отличает лишь «носик» на стеклянной ее части.

Цех может полностью удовлетворить нужды дороги в электрических лампах, но для этого надо, чтобы ни одна перегоревшая лампа не была выброшена и разбита, а сдана для восстановления.

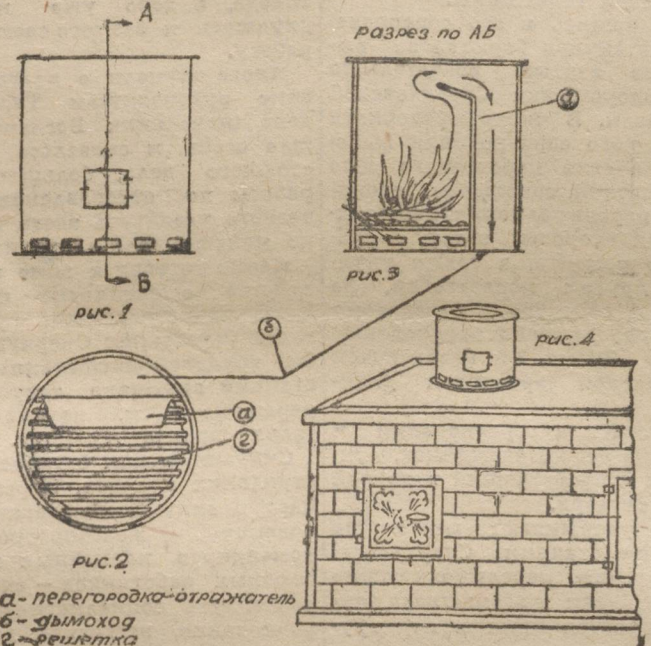
**В. АЗОВ** — инженер.

## Железная печь для приготовления пищи

Преимуществом этой печи является ее экономичность при простоте конструкции. Печь не требует устройства специальных труб. Ставится она во время отопления на одну из комфорок кухонной плиты (рис. 4). Дым, проходя через дымоход «б» (рисунки 2 и 3), попадает в плиту,

варка происходит очень быстро при незначительной затрате дров, (сосновых шишек, щепок и т. д.).

Устройство печи — несложно. Изготавливается она из кровельного железа, но для долговечности лучше всего изготовить ее из листового железа толщиной в



а затем в общий дымоход отопительной системы.

Благодаря наличию перегородки-отражателя, пламя все время омывает дно посуды, в которой готовится пища, поэтому

0,5—1 мм. Высота печи 35 сантиметров, диаметр может быть разным, в соответствии с диаметром большого круга плиты.

Такая печь вполне заменяет примус, керосинку, электрическую плиту.

**Ф. СИЛАЕВ** — инспектор группы изобретательства при начальнике дороги.

## Бдительность

Старший стрелочник станции Кунара Александра Ивановна Аристархова, встречая на входном посту входящий на станцию поезд, услышала подозрительный стук колес в одном из вагонов и немедленно доложила об этом дежурному по станции. При осмотре оказалось, что на скате одной из платформ была выбоина в 95 миллиметров, что угрожало безопасностью движения. Вагон был отцеплен.

За проявленную бдительность и предотвращение аварии, а также за повседневное внимательное отношение к работе начальник дороги объявил тов. Аристарховой благодарность с занесением в личное дело и премировал ее деньгами в сумме 300 рублей.

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

## СОВЕЩАНИЕ ПЕРЕДОВЫХ МАШИНИСТОВ ДОРОГИ

18 октября в Управлении дороги состоялось совещание машинистов-лунинцев — передовиков социалистического соревнования. Собрания рассказали о готовности к зиме их локомотивов, поделились опытом своей работы, вскрыли недостатки, имеющие место в эксплуатации и ремонте паровозного парка и в подготовке деповского хозяйства к зиме.

О причинах срыва графиков езды, игнорировании приказа 545-Ц, рассказал собранию машинист Тагильского депо тов. Дорофеев.

— Все забыли, — говорит он, — приказ 545. И в первую очередь — наши руководители. Никакой борьбы за график оборота паровозов по существу нет. Взять, к примеру, мой паровоз. В первые дни после выхода приказа я работал четко, по графику. Теперь все стало по-иному, ни о каком графике не может быть и речи. За выполнение приказа наркома нет никакой борьбы, не говоря о соревновании. Правда,

диспетчеры не держат паровозы под поездами свыше трех часов, но зато держат их на каждой станции. В результате передержки локомотивов не только не уменьшились, а значительно возросли. Не случайно поэтому среднесуточный пробег локомотивов порой бывает 30—40 километров, а полезная работа иногда бывает не выше 6 часов в сутки.

Машинист-электровозник тов. Владыкин рассказал о безобразном использовании электровозов.

— По графику оборота, — говорит он, — не работает сейчас ни один электровоз. В депо забыт приказ наркома 545, и все мероприятия, изложенные в нем, игнорируются руководителями, нарушаются движениями. Несмотря на то, что электровоз — наиболее совершенная машина, не требующая экипировки и очень эффективная в эксплуатации, простой его исключительно велик, а среднесуточный пробег низок. Необходимо навести поряд-

док в использовании электровозного парка.

Правильно поднял вопрос перед руководителями дороги камышловский машинист тов. Уфимцев. Он говорил о том, что дежурные по станции не информируют заблаговременно машиниста об отправлениях поездов. На стоянке, как правило, уменьшаешь огонь, снижаешь пар. Вдруг без предварительного предупреждения дежурный приносит путевую, дает отправление. Пока заправляешь топку, готовишь паровоз — время уходит, и выезжаешь с опозданием. Нужно обязать дежурных по станции предупреждать машинистов об отправлениях минут за десять. Этим ликвидируется одна из причин опозданий, и, кроме того, это положительно скажется на расходе топлива.

Большим местом в работе депо Камышлов являются частые случаи течи связей и анкерных болтов. В прошлую зиму это явилось бичом всей работы депо. Плачевные уроки прошлого повторяются и ныне. С оздоровлением котлового хозяйства была допущена непростительная медлительность. К концу лета стали изрядно спешить, забыв о каче-

стве. В результате — массовые случаи расстройств связей и анкерных болтов.

Много говорили участники совещания о недоделках в области подготовки к зиме деповского хозяйства, механического оборудования, экипировочных устройств.

Взять, к примеру, депо Свердловск-пассажирская. Здесь захламлены тракционные пути, на контрольных постах груды шлака и мусора. По этой причине было уже несколько случаев схода паровозов с рельсов, изломов подножек и прочее. Когда наступят холода и груды мусора занесет снегом, работать будет еще труднее.

Совершенно правильно отмечали машинисты слабый разворот социалистического соревнования и недостаточное руководство им со стороны партийных и профсоюзных руководителей. Особенно плохо занимают соревнования профсоюзные работники.

Коллектив передовых машинистов принял обращение ко всем паровозникам дороги, в котором призвал завершить в преддверии соревнований подготовку паровозного парка к зиме.