

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 138 (2432) Четверг, 25 ноября 1943 г.

Год издания 11-й цена 15 коп.

## СЛАВНАЯ АРМИЯ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В докладе о XXVI годовщине Великой Октябрьской социалистической революции товарищ Сталин дал высокую оценку самоотверженной работе советских людей на фабриках и заводах, шахтах и рудниках, на транспорте и в сельском хозяйстве. Отмечая заслуги транспортных рабочих и служащих, товарищ Сталин сказал:

**«БОЛЬШУЮ РОЛЬ В ДЕЛЕ ПОМОЩИ ФРОНТУ СЫГРАЛ НАШ ТРАНСПОРТ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, А ТАКЖЕ РЕЧНОЙ, МОРСКОЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ. ТРАНСПОРТ ЯВЛЯЕТСЯ, КАК ИЗВЕСТНО, ВАЖНЕЙШИМ СРЕДСТВОМ СВЯЗИ МЕЖДУ ТЫЛОМ И ФРОНТОМ. МОЖНО ПРОИЗВОДИТЬ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ВООРУЖЕНИЯ И ОГНЕПРИПАСОВ, НО, ЕСЛИ ОНИ НЕ ДОСТАВЛЯЮТСЯ ВО ВРЕМЯ ФРОНТУ ПРИ ПОМОЩИ ТРАНСПОРТА, ОНИ МОГУТ ОСТАТЬСЯ БЕСПОЛЕЗНЫМ ГРУЗОМ ДЛЯ ДЕЛА ФРОНТА. НУЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО В ДЕЛЕ СВОЕВРЕМЕННОГО ПОДВОЗА НА ФРОНТ ВООРУЖЕНИЯ, ОГНЕПРИПАСОВ, ПРОДОВОЛЬСТВИЯ, ОБМУНДИРОВАНИЯ И Т. Д., РОЛЬ ТРАНСПОРТА ЯВЛЯЕТСЯ РЕШАЮЩЕЙ, И ЕСЛИ НЕСМОТРИ НА ТРУДНОСТИ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ И НЕДОСТАТОК ТОВАРИЩАМ НАМ ВСЕЖЕ УДАЛОСЬ СНАБЖАТЬ ФРОНТ ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ, ТО В ЭТОМ НАДО ПРИЗНАТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО ЗАСЛУГУ НАШИХ ТРАНСПОРТНЫХ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ.»**

Работники советского транспорта воодушевлены той оценкой, которую дал товарищ Сталин их роли в борьбе за независимость родины, в борьбе советского народа против немецко-фашистских захватчиков. Героические дела советских транспортников отмечены недавно Указом Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда 127 работникам железнодорожного транспорта — от наркома до стрелочника. Эта награда — признание самоотверженного труда железнодорожников, их особых заслуг в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающихся достижений в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени.

Слабную армию советских железнодорожников возглавляет товарищ А. М. Каганович, 50-летие которого отмечают сегодня Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров Союза ССР. В приветствии товарищу А. М. Кагановичу говорится: **«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВОЛШЕВИТСКОЙ ПАРТИИ И СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР ГОРЯЧО ПРИВЕТСТВУЮТ ВАС, ВЕРНОГО СОРАТНИКА ЛЕНИНА И СТАЛИНА — ВИДНЕЙШЕГО ДЕЯТЕЛЯ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА — В ДЕНЬ ВАШЕГО ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЯ.»**

ОТ ВСЕЙ ДУШИ ЖЕЛАЕМ ВАМ, НАШ ДОРОГОЙ ДРУГ И ТОВАРИЩ, МНОГИХ ЛЕТ ЗДОРОВЬЯ И ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПЛОДОТВОРНОЙ РАБОТЫ НА БЛАГО СОВЕТСКОГО НАРОДА.»

Широко известна разносторонняя плодотворная партийная и государственная деятельность товарища А. М. Кагановича, его

выдающиеся заслуги перед партией и советским народом, которые отмечаются сегодня в Указе Президиума Верховного Совета СССР о награждении Народного Комиссара путей сообщения тов. А. М. Кагановича орденом Ленина.

Более полутора миллионов советских железнодорожников подписали опубликованное 19 ноября в «Правде» письмо Председателя Государственного Комитета Обороны Великому Маршалу Советского Союза товарищу Сталину. Железнодорожники пишут, что своими успехами они обязаны товарищу Сталину, под чьим непосредственным и заботливым руководством на железных дорогах страны выросли и закалялись тысячи замечательных передовых рабочих и работников, инженеров и техников, до конца преданных родине и великому делу партии Ленина-Сталина.

Железнодорожники знают, что когда поезд по сложному профилю пути, в трудных условиях непогоды преодолевает подъемы, уклоны, повороты и кривые, выдерживая график и скорость, и успешно достигает станции назначения, — в этом заслуга того, кто хорошо готовил локомотив, кто экипировал его, в этом заслуга машиниста, который искусно вел состав. «Именно Вы, — пишут железнодорожники, — обращаясь к товарищу Сталину, — кого в народе зовут Великим машинистом локомотива революции, Вы, товарищ Сталин, готовили, экипировали локомотив, дали большой разгон поезду и уверенно привели страну по трудным подъемам к победам в годы мирного строительства и победно ведете ее ныне, в годы Великой Отечественной войны.»

Введение на железных дорогах военного положения, установление персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта явилось новой знаменательной вехой в жизни железнодорожного транспорта нашей страны. Среди железнодорожников заметно укрепилась дисциплина, улучшилась организация многих видов работ. Партия и правительство создают все условия для четкой и высокопроизводительной работы железнодорожного транспорта. Но народная пословица гласит: «Кому много дано, — с того много и спросится.»

Боевые операции Красной Армии, работа всех отраслей промышленности теснейшим образом связаны с деятельностью транспорта и в первую очередь железнодорожного. От того, насколько четко будут продвигаться воинские поезда, насколько своевременно к линии фронта будут подвозиться вооружение и боеприпасы, а к промышленным центрам и городам сырье и продовольствие, — от этого во многом будут зависеть успехи на фронте и в тылу.

Красная Армия гонит ненавистного врага на запад. Отступающий враг в злобе и бешенстве разрушает станции, железнодорожные пути и узлы. Высокий долг железнодорожников и железнодорожных войск — обеспечивать немедленное восстановление железнодорожного сообщения, создавать в непосредственной близости к фронту все условия для нормального питания боеприпа-

В течение 22 ноября в излучине ДНЕПРА юго-западнее ДНЕПРОПЕТРОВСКА наши войска продолжали вести бои местного значения, в ходе которых улучшили свои позиции.

Южнее города КРЕМЕНЧУГ наши войска овладели сильно укрепленными опорными пунктами противника ЧИКАЛОВКА, КОНСТАНТИНОВКА, АБРАМОВКА, НЕДОГОРКИ, МИХАЙЛОВКА, МАРЬЕВКА, ВОЛЬНЫЙ ПОСАД, ВОРОШИЛОВКА, КУКОЛОВКА.

В районе ЧЕРНЯХОВ и КОРОСТЫШЕВ наши войска продолжали отбивать атаки крупных сил пехоты и танков противника и нанесли ему большие потери в живой силе и технике.

В течение 23 ноября в излучине ДНЕПРА юго-западнее ДНЕПРОПЕТРОВСКА наши войска, продолжая вести бои местного значения, овладели сильно укрепленными опорными пунктами противника СТАВРАКИ, КРИНИЧКИ, ЕЛЕНОВКА, КОДАК, МАРЬЕ-ДМИТРОВКА, КОВАЛЕВО, КРАСНЫЙ ЯР, КРАСНОЕ ПОЛЕ, АЛЕКСАНДРОВКА, НЕЗАБУДИНА.

Южнее города КРЕМЕНЧУГ наши войска в результате упорных боев овладели сильно укрепленными опорными пунктами противника КАМЕННОПОТОЦКОЕ, ТУРКЕСТАНОВКА, МАВРОДЕЕВКА, ПОПОВКА, ВАСИЛЬЕВКА, ПАРНЫ, ШЕВЧЕНКОСКИЙ, БЕРЕЗОВКА и же-

В излучине Днепра юго-западнее Днепропетровска, наши войска вели бои местного значения. Бойцы Н-ской части, продвигаясь вперед, преодолели широкое минное поле противника. Приблизившись к опорному пункту немцев, советские бойцы перешли в атаку и в результате упорного боя овладели им. На другом участке наши войска отбросили противника и заняли несколько населенных пунктов. В этих боях уничтожено до 800 гитлеровцев и 15 немецких танков.

Советские летчики совершили несколько налетов на расположение немецких войск и уничтожили несколько танков, до 200 автомашин, а также железнодорожный эшелон противника. В воздушных боях за день сбито 16 немецких самолетов.

Южнее города Кременчуга части Н-ского соединения, продолжая наступление, заняли несколько сильно укрепленных опорных пунктов противника. За день боев уничтожено до полка немецкой пехоты, 35 танков и бронемашин и несколько самоходных орудий. Захвачено у немцев 7 исправных танков, самоходное орудие «Фердинанд» и до 100 автомашин. Взято значительное число пленных. На другом участке танки и мотопехота противника перешли в контратаку. Наши бойцы отбросили немцев и уничтожили 21 танк и 7 бронетранспортеров. Захвачено 4 бронетранспортера и другие трофеи.

В районах Черняхов и Брусиллов наши войска отбивали атаки противника. Не считаясь с огромными потерями, немцы бросали в атаки крупные силы танков и пехоты. Бои нередко переходили в рукопашные схватки. Советские пехотинцы, танкисты и артиллеристы, отражая атаки противника, подбили и уничтожили более 100 вражеских танков и истребили до 2.000 немецких солдат и офицеров. В одном районе наши войска после упорных боев, в ходе которых нанесли противнику тяжелые потери, оставили несколько населенных пунктов.

Наша авиация нанесла мас-

## От Советского Информбюро

### Оперативная сводка за 22 ноября

В районе нижнего течения реки ПРИПЯТЬ наши войска продвинулись вперед и с боями заняли населенные пункты ЛЕНИНСК, СУВИДЫ, ПЕРКИ, ВЕЛЬЯМОВ, КРАСНО, ЗИМОВИЩЕ, БЕНИВКА, СТАРЫЕ ШЕПЕЛИЧИ, КУРЕНИ, ДЕНИСОВИЧИ, УГЛЫ и железнодорожную станцию ПРИПЯТЬ.

Западнее РЕЧИЦЫ наши войска, преодолевая сопротивление противника, овладели населенными пунктами ШУПЕЙКИ, ХУТОР, КОКУЕВИЧИ, ЗОЛОТУХА, НОВИНКИ, МАЛОДУШ, СТАРЫЙ БАРСУК, НОВЫЙ БАРСУК, ГРЕБЕНЕВО, ИЗБЫНЬ, ДУБРОВИЦА, ОМЕЛЬКОВЩИНА, ЛУБЕНИКИ, КОТ-

ЛОВИЦА, ЗАРЕЧЬЕ, НОВАЯ АЛЕКСЕЕВКА.

Севернее ГОМЕЛЯ наши войска продолжали вести бои по расширению плацдарма на правом берегу реки СОЖ и, сломив сопротивление противника, овладели сильно укрепленными опорными пунктами его обороны ШЕРСТИН, НОВОСЕЛКИ, РАДУГИ, НОВЫЙ МИР, НОВАЯ ЖИЗНЬ, СТАРОЕ СЕЛО, КАЛИНОВКА, КОНИЧЕВ.

На других участках фронта — разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 21 ноября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 190 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 18 самолетов противника.

### Оперативная сводка за 23 ноября

лездорожной станцией ЛЕКАРЕВКА.

В районах ЧЕРНЯХОВ и БРУСИЛОВ наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника и нанесли ему большие потери в живой силе и технике. Под давлением противника наши войска оставили несколько населенных пунктов.

В районе нижнего течения реки ПРИПЯТЬ наши войска овладели районным центром Полесской области БРАГИН, а также заняли более 40 других населенных пунктов и среди них крупные населенные пункты ВЕЛИКИЙ БОР, МИХНОВКА, НОВЫЙ ПУТЬ, ШКУРАТЫ, ДУБЛИН, ПЕТЬКОВЩИНА, ЖЕР-

ДНОЕ, ПЕРЕСЯТИНЕЦ, КУЛАЖИН, КРЮКИ, МАШЕВО, МОСШАНЫ, ДОВАЛДЫ, ПРОХОЖА.

В районе западнее РЕЧИЦЫ наши войска заняли несколько населенных пунктов.

Севернее ГОМЕЛЯ наши войска продолжали вести бои по расширению плацдарма на правом берегу реки СОЖ и улучшили свои позиции.

На других участках фронта — разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 22 ноября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 182 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 67 самолетов противника.

сированные удары по боевым порядкам и подходящим резервам противника. В воздушных боях сбито 19 немецких самолетов.

В районе нижнего течения реки Припять наши войска продолжали наступление и заняли свыше 40 населенных пунктов Части Н-ского соединения овладели районным центром Полесской области Брагин. На одном участке наши бойцы окружили и уничтожили две роты гитлеровцев. Захвачены трофеи и пленные.

В районе западнее Речицы наши войска заняли несколько населенных пунктов. Противник оказывает упорное сопротивление, но под ударами советских частей теряет одну позицию за другой. Бойцы Н-ского соединения уничтожили 300 немецких солдат и офицеров, 3 танка, 10 орудий и 60 автомашин с грузами. Захвачено 30 автомашин, 8 орудий и другие трофеи. Взяты пленные.

Севернее Гомеля наши войска продолжали вести бои за расширение плацдарма на западном берегу реки Сож. Отразив ожесточенные контратаки противника, части Н-ского соединения продвинулись вперед и овладели выгодными позициями. Уничтожено до 1.500 немецких солдат и офицеров, 10 артиллерийских и минометных батарей. Захвачено 7 шестиствольных минометов, 10 полевых и самоходных орудий, 5 противотанковых орудий и 2 склада с военным имуществом.

Советские летчики, активно поддерживая действия наших наземных войск, сбивали в воздушных боях 29 самолетов противника.

В Черном море потоплены тральщик, быстроходная десантная баржа и транспорт противника водоизмещением в 3.000 тонн.

Несколько латвийских партизанских отрядов за месяц пустили под откос 18 немецких воинских эшелонов. В результате крушений разбито 14 паровозов

и более 80 вагонов. В ряде мест партизаны разрушили железнодорожные полотно и прервали движение поездов на несколько суток. Группа латвийских партизан из засады на шоссе на дороге уничтожила 6 немецких автомашин и 30 вражеских солдат. Советские патриоты уничтожили начальника Лудзенского уезда Ружка, начальника сельскохозяйственного управления барона Штамберга, начальника немецкой полиции Паса и сопровождающую их охрану.

Государственный заповедник СССР Аскания Нова пользовалась мировой известностью. В этом прекрасном научном учреждении были собраны экземпляры редких видов животных разных стран света, а также редкие экземпляры различных видов растений. За годы советской власти в Аскании Нова был создан крупнейший научно-исследовательский институт акклиматизации и гибридизации животных. Многочисленный коллектив ученых, научных сотрудников института и Академии наук занимался здесь плодотворной научно-исследовательской деятельностью. Ежегодно в Аскании Нова стекались десятки тысяч экскурсантов со всех концов Советского Союза, а также из-за границы. Фашистские мерзавцы разорили государственный заповедник Аскания Нова. Ниже публикуются выдержки из акта об этом новом преступлении немецко-фашистских варваров: «Немецкие оккупационные власти планомерно уничтожали заповедник и научно-исследовательский институт. Гитлеровские мерзавцы часто устраивали в зоопарке заповедника охоту. Наиболее ценные экземпляры животных немцы увезли в Германию, а большую часть остальных истребили. Немцы уничтожили зубробизонов, редких видов антилоп, оленей, ланей, представителей пернатого мира фазанов, лебедей, австралийских фламинго и других. Перед отступлением немецкие солдаты и офицеры обходили вольеры и загон и расстреливали из автоматов птиц и животных. Не имея возможности



До подписания рапорта товарищу Сталину осталось 37 дней!

Все ли ты сделал для выполнения клятвы вождю?

СЛАВНАЯ АРМИЯ  
СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

(Окончание. Начало на 1 стр.)

сами, продовольствием и прочим войскам наступающей Красной Армии. Промышленность должна регулярно получать сырье и топливо. На заводах и фабриках необходимо обеспечить соответствующие топливо - сырьевые запасы. Железнодорожникам здесь принадлежит исключительная роль. Именно от них во многом будет зависеть образцовая работа наших металлургических и коксо-химических предприятий, заводов, производящих боеприпасы и вооружение.

Наступила зима. Работа железных дорог осложняется. Было бы, однако, непростительным, если бы какая-либо дорога, участок или дистанция пути оказались не в состоянии преодолеть зимних трудностей. На то и существует большевистская организованность, чтобы люди, которым страна доверила работу на важнейшем участке народного хозяйства - железнодорожном транспорте, - могли во время трудностей все трудности, подготовиться к их преодолению, не допустить никаких перебоев в движении поездов.

Железнодорожный транспорт обладает резервами, которые нужно использовать. Надо повседневно добиваться ускорения оборота паровозов и вагонов, бе-

режно относиться к сохранению железнодорожного хозяйства. Надо сократить простой вагонов и паровозов, ибо чрезмерные простои наносят немалый ущерб народному хозяйству.

Рабочие и служащие железнодорожного транспорта в своем письме к товарищу Сталину обещают с честью выполнить до конца свой долг перед Родиной. Они обязуются четко, по графику продвигать транспорты своими силами, вооружением, боеприпасами, продовольствием и обмундированием для фронта, точно выполнять государственные задания по погрузке, выгрузке, передаче поездов, быстро восстанавливать пути и сооружения, разрушаемые немцами, помогать Красной Армии продолжать свое победоносное наступление.

Родина наша отдаст - должно подвигам славных железнодорожников, вложивших немало труда в дело защиты социалистического отечества. И Родина ждет от железнодорожников, образцового выполнения всех поставленных перед ними задач.

Обещания железнодорожников великому Сталину - серьезные обещания. Они должны быть выполнены.

(Передовая «Правды» за 22 ноября).

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

сти, ввиду спешности отступления, истребить всех животных, фашистские вандалы прорвали танками сетки большого загона и выпустили оставшихся животных в степь. Две лошади Пржевальского (из трех имевшихся в заповеднике) были увезены в Германию, а третья - убита. Гитлеровцы разграбили богатейший музей, увезли в Германию коллекции чучел животных и птиц. Все, что громилы не сумели увезти с собой, они изрезали штыками и ножами. Фашистские варвары разгромили научную библиотеку, насчитывавшую свыше 25 тысяч томов книг на русском и иностранных языках, сожгли и уничтожили редчайший гербарий, насчитывавший до 1000 видов растений и богатейшую коллекцию насекомых. Бандиты вытоптали ботанический сад и вырубали редкие экземпляры деревьев. В результате хозяйничанья немцев заповедник Аскания Нова разгромлен.

В зоопарке немецко-фашистские палачи неоднократно устраивали казни советских граждан. Здесь убиты расстреляли свыше 200 мирных жителей. Более 300 мужчин и женщин из поселка Аскания Нова немецкие рабо-

торговцы угнали на каторгу в Германию.

Немецко-фашистские вандалы задались целью разграбить культурные богатства и ценности, созданные советским народом, уничтожить плоды трудов советских ученых, направленные на благо нашей Родины. Фашистские варвары и громилы должны понести суровую и заслуженную кару.

Непосредственными виновниками разгрома и разграбления научно-исследовательских учреждений в Аскании Нова мы считаем: немецких начальников Мелитопольского Управления имениями - Шеннеля и Майнике, оберлейтора Лаккеб и его заместителя Шмидта, немецкого «директора» заповедника Аскания Нова Фридриха Ваумгартнера, его заместителя Вильгельма Кальнера, директора Берлинского зоологического сада «профессора» Гека, приехавшего из Берлина для участия в грабежах, и подвизавшуюся при дирекции немку Алису Бергер.

Акт подписали представители научно-исследовательского института Аскания Нова: С. Русалов, В. Хребтов, М. Данильченко и Е. Чемоданова.

ОТЛИЧНЫЙ ПУТЬ

Несколько месяцев назад Верхотурская дистанция пути имела неудовлетворительную оценку пути и считалась одной из худших на дороге. Партийная организация во главе с инициативным секретарем тов. Липатинковым решила во что бы то ни стало исправить положение. На решающие участки путевых работ были направлены коммунисты, к каждой бригаде прикреплен агитатор, который предварительно был проинструктирован секретарем. Среди рабочих развернулось социалистическое соревнование. Итоги соревнования подводились регулярно. На дес-

ках показывались измерители работы каждого путейца.

Много потрудились командиры и стахановцы и особенно начальник дистанции тов. Завгородний. День и ночь напряженно работали они, чтобы выполнить и перевыполнить заданный план ремонта. На отремонтированных участках поддерживалось отличное содержание пути.

Результаты не замедлили сказаться. Месяц за месяцем работа дистанции улучшалась, росла производительность труда.

Сейчас путь в целом на дистанции имеет отличную оценку. Партийная организация и ко-

Соревнование коллективов топливных складов

Машинист т. Шатырко верен своему слову

Дни, последовавшие за вступлением в дорожное социалистическое соревнование за лучший топливный склад у машиниста углеподъемного крана склада Свердловск-пассажирская т. Шатырко, ознаменовываются новыми производственными успехами.

Эти успехи не случайны. Тов. Шатырко хорошо обдумал каждый пункт своего обязательства, взвесил все возможности их выполнения, а, приняв их, сказал:

— Буду верен своему слову.

И энергично принялся за дело. Еще не было случая задержки паровозов под снабжением углем. Один за другим подходили паровозы 21 ноября и ни один из них не простоял на складе больше 10 минут. В обязательстве же записано: «сократить простой паровозов на складе с 35 минут по норме до 15 минут».

Без единой заминки подавалось топливо. Механизм крана работал безотказно. Тонна топлива подавалась за 1,1 минуты вместо 3 по норме.

Еще успешнее прошло дежурство 23 ноября. Упорно добиваясь первенства в соревновании, тов. Шатырко снабдил топливом на 8 паровозов больше, чем за прошлое дежурство. Простой паровозов на складе не превысил 10 минут.

Все эти успехи — результат применения методов работы знатного машиниста углеподъемного крана Героя Социалистического Труда Аняния Черепанова, результат борьбы за выполнение клятвы товарищу Сталину.

П. РЯБОВ — заместитель начальника склада топлива, секретарь парторганизации

Почин поддержан

Коллектив склада топлива Тюмени поддержал почин работников склада Свердловск-сортировочная о вступлении в дорожное соревнование за лучший топливный склад дороги. Письмо свердловцев обсуждалось сначала на совещании руководителей, а затем на общем собрании.

В своих обязательствах тюменцы записали: не задерживать на складе паровозы под снабжением углем, обеспечить бесперебойную выдачу их под поезда в любых условиях суровой зимы.

ШИРИТСЯ ТРУДОВОЙ ПОДЪЕМ

Подписывая письмо железнодорожников Верховному Главнокомандующему Маршалу Советского Союза товарищу Сталину, коллектив депо Кушва дал клятву вождю — работать с напряжением всех сил для победы над немецко-фашистскими захватчиками.

Подъемный цех депо, возглавляемый мастером т. Смердовым, еще в октябре завершил годовой план ремонта паровозов. Сейчас рабочие ремонтных цехов борются за то, чтобы ко дню подписания нового рапорта уральцев товарищу Сталину, выпустить из ремонта больше паровозов сверх плана.

Люди работают, не считаясь ни со временем, ни с отдыхом. 26 часов подряд не выходил из цеха котельщик т. Лихачев, пока не обеспечил выпуск локомотива. На двух-трех станках работает токарь т. Шелочков. Свыше трех норм выработывает за смену электросварщик тов. Ядов.

Стремясь быстрее оздоровить паровозный парк, слесари подъемного цеха тт. Смольников, Леонтьев и промывочного — тов. Поляков выработывают за смену по две-четыре нормы, а в отдельные дни — до девяти норм. Большую помощь в этом им оказал инструментальщик т. Сельдюков, в неурочное время изготовил 10 слесарных пил.

Лучшие стахановцы передают свой опыт молодежи, помогают отстающим рабочим подтянуться до уровня передовиков. В результате этой помощи, в депо нет ни одного рабочего, не выполняющего норм выработки. Немаловажную роль в этом сыграло и то, что мы ввели обязательное вручение каждому рабочему сменных заданий и установили строгий контроль за выдачей и выполнением нарядов.

Значительно улучшили работу паровозники. Они повысили экономию топлива до 12,5 проц. в общем расходе, вместо 10 проц. по обязательству. Передовой машинист-лунинец т. Мальцев на 48 тысяч километров превысил норму пробега своего локомотива между подъемками.

По-лунински ухаживая за локомотивами, паровозники в неурочное время помогают ремонтным цехам. Тов. Меньшиков на днях отработал смену за молотобойца. Машинист т. Зевзеев и пом. машиниста т. Силин отремонтировали дышла, т. Пустовалов поставил и закрепил фронтонный лист, тт. Сельдюков и Щербаков наковали для комплексных бригад болты и гаек.

В депо ширится трудовой подъем. Все помысли и стремления рабочих и командиров направлены на то, чтобы всемерно помочь Красной Армии ускорить победу над гитлеровскими мерзавцами, с честью выполнить свою клятву Великому Сталину.

И. ЕХЛАКОВ — пред. месткома депо Кушва.

В борьбе за график

19 ноября на дневное дежурство вступила смена диспетчера Свердловского паровозного отделения тов. Артемова. К этому времени на отделении создались затруднения в поездной работе, так как ночью из-за неисправности ряда паровозов нарушился график оборота локомотивов. Нужно было выправить положение. С этого и начали свою работу тов. Артемов и дежурный по депо Свердловск-пассажирская тов. Ремизов. Они установили строжайший контроль за оборотом каждого локомотива, своевременно предупреждая случаи несвоевременной выдачи паровозов под поезда.

Тт. Артемов и Ремизов были поддержаны заместителем начальника депо т. Кудрявцевым, который взял под свое личное наблюдение работу паровозников на Свердловском узле и добился

их ускоренного ремонта и экипировки.

Работа сразу улучшилась. Локомотивы простаивали в депо не более одного часа, поступающие на ремонт, выпускались из депо через два часа.

Также образцово в этот день работали паровозные бригады. Например, машинист тов. Вотинцев взял за себя провести тяжеловесный состав, на который требовалось два локомотива. Поезд проведен с перевыполнением нормы технической скорости, без набора воды на участке Свердловск-Дружинино.

К концу дежурства положение на отделении было восстановлено, поезда пошли по установленному графику, и паровозники больше не лимитировали работу дороги.

В. МАСЛОВ — зам. нач. локомотивного отдела паровозной службы.

Письма в редакцию

Ни жару, ни пару

Вымыться в бане станции Камышлов — дело неслучное. В погоне за рублем жилищно-ремонтная контора разрешила пользоваться баней всем, кому угодно, и железнодорожники часами простаивают в очередях.

Баня считается подготовленной к зиме. Между тем, бойдеш в мыльную — ни жару, ни пару. Часто не бывает воды. Недавно моющиеся сидели в бане ни много ни мало, как 5 часов в ожидании воды. Вачки текут, стоки никогда не очищаются, и на полу стоят лужи грязной воды.

Жалобы на беспорядки остаются без последствий. У начальника жилищной конторы т. Сливницкого на все одни отговорки:

— Я водой не заведу... Что я сделаю, если нет дров.

Уж если т. Сливницкий так беспомощен, может быть уделит свое внимание камышловской бане начальник жилищного отдела т. Таганов?

У. В.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.