

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 119 (2112)

Вторник, 25 ноября 1941 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

Выше знамя социалистического соревнования!

Отвечая воинам Третьей гвардейской дивизии, коллектив Верх-Исетского завода призвал всех трудящихся Урала развернуть боевое социалистическое соревнование. Вступая в это соревнование, уральцы борются за большее производство вооружения и боеприпасов для нашей героической Красной Армии, за дополнительный выпуск военной продукции. И тот, кто выйдет победителем в этом соревновании, тот завоеует право держать знамя имени Третьей гвардейской дивизии.

Велика честь быть обладателем этого боевого, овеянного славой знамени. И вполне понятен тот энтузиазм, с которым передовые коллективы нашей дороги вступают в соревнование, развертывающееся на Урале по инициативе визовских металлургов. Железнодорожникам принадлежит одно из первых мест в этом соревновании. Их боевая задача — скрепить неразрывной связью могучую уральскую оружейную мастерскую с фронтами Отечественной войны; на кривоносовских скоростях вести поезд с вооружением и боеприпасами, повседневно выполнять план погрузки и выгрузки.

Добиться этого можно только при слаженной ритмичной работе всех звеньев железнодорожного конвейера, при смелом внедрении передовых стахановских методов труда. Эти методы на транспорте выносятся в упорной борьбе с зимними трудностями.

Включаясь во всеуральское соревнование, железнодорожники обязаны развивать и закреплять все то новое, что рождается в их работе. Сейчас прежде всего необходимо распространить на все участки дороги скоростное формирование поездов, в результате которого многие станционные смены добиваются новых успехов. В числе таких коллективов составительские бригады тт. Фетисова — на станции Свердловск-сортiroвочная, Заложных и Трусова — на Шарташе и другие.

Эти коллективы, применяя скоростные методы формирования поездов, выполняют свои сменные задания, а в результате и декадные и месячные планы. На основе этого они в боевом социалистическом соревновании борются за досрочное выполнение квартальных планов.

Но быстро и хорошо сформировать поезд — это еще не все. Его необходимо вовремя отправить и продвинуть по участку без малейшей задержки. Так поступает в своей работе смена дежурного по станции Сан-Донато тов. Сащенко, добивающаяся 100-процентного отправления поездов точно по графику. Так поступают передовые машинисты дороги тт. Борисов, Наймушин, Носков, Воронов, Ефремов, Залеский и другие, ведущие поезда на высоких скоростях, ставящие перед собой одну единственную теперь цель — как можно быстрее доставить на фронт маршруты с вооружением и боеприпасами.

Сейчас во всех коллективах дороги проходят чтения и обсуждения письма Верх-Исетских рабочих. Железнодорожники берут конкретные обязательства и вступают во всеуральское соревнование. Развернувшееся сейчас на дороге соревнование людей ведущих профессий должно явиться основным звеном борьбы железнодорожников за право держать знамя имени Третьей гвардейской дивизии.



Машинисты-лунинцы депо Свердловск-сортiroвочная (слева направо): тт. В. В. НАЙМУШИН, В. А. ПЕЧЕРКИН, П. Н. КИНЕВ, Н. Т. ЕЛИСЕЕВ и Г. М. ЛОВАНОВ, включившиеся в соревнование железнодорожников ведущих профессий.

Фото В. Лежнина.

Соревнование железнодорожников ведущих профессий

Высокая производительность труда

Самоотверженно трудятся в дни Отечественной войны стахановцы вагонного депо Смычка. Несмотря на то, что много рабочих ушло на фронт, количество выпускаемой продукции за время войны увеличилось в полтора раза.

Отдавая все силы на помощь Красной Армии в разгроме немецкого фашизма, патриоты-вагонники трудятся и за себя, и за товарищей, ушедших на фронт.

Комсомолец — стахановец депо Петр Никифоров добровольцем ушел на фронт. Его брат — Павел, оставшийся в тылу, выполняет производственную программу за обоих. За 10 месяцев он дал две годовых программы. Две нормы за себя и полторы за мужа, ушедшего на фронт, дает слесарь заготовительного цеха тов. Галкина. Задание 15 дней ноября она выполнила на 350 процентов.

Сейчас она завершает 2,5-годовую программу.

По две с половиной годовых нормы дали за десять месяцев токарь механического цеха тов. Пестриков, плотник тов. Яговкин, слесарь тов. Шайхутдинов и другие. Знатный кузнец-рессорщик тов. Корзунин за десять с половиной месяцев дал около пяти с половиной годовых норм. От 2,5 до 3,5 дали токарь т. Никонов, кузнец тов. Борисов и другие.

Отвечая на письмо бойцов, командиров и политработников 153 стрелковой дивизии, переименованной за образцы мужества, отваги и дисциплины в 3-ю гвардейскую стрелковую дивизию, стахановцы вагонного депо Смычка решили работать еще более самоотверженно, не щадя своих сил.

Н. ГАЛАКТИОНОВ.

Успех смены тов. Береснева

Включившись в социалистическое соревнование ведущих профессий, смена дежурного по станции Гороблагодатская тов. Береснева с каждым днем добивается новых производственных успехов.

21 ноября смена успешно выполнила взятые на себя обязательства. Все поезда ушли точно по графику. На 200 процентов было выполнено задание по погрузке и на 100 — по выгрузке. Намного сократился парк вагонов. Простой вагонов по первому отделению был снижен на 7,5

часов, по второму — на 6,6 часа ниже нормы.

Составители тт. Коваленко, Кунчиков и маневровый машинист тов. Семенов, формируя поезд по методу знатного составителя тов. Ищенко, сократили время формирования на 15 минут против установленной нормы. Вдвое быстрее нормы списывала составы списочка тов. Архипова. Дежурная по блок-посту, медаленосец тов. Устюгова обеспечила четкую маневровую работу и быстрый прием и отправление поездов.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Как уже сообщалось в «Путевке», составитель станции Свердловск-сортiroвочная тов. Н. Г. Фетисов показывает в соревновании ведущих профессий замечательные образцы работы. Его средняя производительность в ноябре составляет не менее полутора норм. В ночь с 18 на 19

ноября тов. Фетисов добился выдающихся результатов, выполнив план по формированию поездов на 190 процентов.

За высокие производственные показатели в зимних условиях начальник дороги тов. Лубенский объявил тов. Фетисову благодарность.

УДАР ПО ВОЙСКАМ ВРАГА

В результате предпринятого контрнаступления войсками Красной Армии на одном из южных направлений западнее Ростова на Дону в боях за 20—23 ноября 1941 года разгромлены: немецкий 49-й горно-стрелковый кор-

пус, дивизия «СС» — «Викинг» и 16-я танковая дивизия.

В указанных боях нашими войсками захвачено 111 орудий, 55 танков, 83 пулемета, 36 минометов, 365 автомашин, 115 мотоциклов и много другого военного имущества. Противник оста-

вил на поле боя свыше 7 тысяч убитыми. В этих же боях за это время нами сбито 46 немецких самолетов.

К исходу 23 ноября части Красной Армии, преследуя противника, продвинулись от исходных позиций на 60 километров.

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР о налоге на холостяков, одиноких и бездетных граждан СССР

Президиум Верховного Совета СССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Статья 1. Установить с 1 октября 1941 года налог на одиноких и бездетных граждан СССР.

Статья 2. Налогом облагаются одинокие и семейные, не имеющие детей, граждане: мужчины в возрасте свыше 20 до 50 лет и женщины в возрасте свыше 20 до 45 лет.

Статья 3. Освобождаются от обложения налогом:

- а) военнослужащие и их жены;
- б) учащиеся средних и высших учебных заведений мужчины в возрасте до 25 лет и женщины в возрасте до 23 лет;
- в) пенсионеры;
- г) лица обоего пола, если им или их супругам по состоянию здоровья, в соответствии с решением врачебной комиссии, противопоказано деторождение.

Статья 4. С рабочих и служащих и приравненных к ним по обложению подоходным налогом граждан налог исчисляется предприятиями, учреждениями и организациями по их заработку за прошлый месяц и удерживается из заработной платы за первую половину текущего месяца в следующих размерах:

- а) при месячном заработке до 150 руб. — в размере 5 руб. в месяц;
- б) при месячном заработке свыше 150 руб. — в размере 5 процентов заработка.

Статья 5. С литераторов и работников искусства налог исчисляется предприятиями, учреждениями и организациями в размере 5 процентов их заработной платы и удерживается при каждой выплате заработка.

Статья 6. С остальных граждан (кроме предусмотренных статьями 4 и 5 настоящего указа) налог взимается:

- а) с граждан, привлекаемых к обложению подоходным налогом, в размере 5 процентов их дохода, облагаемого подоходным налогом в текущем году;
- б) с граждан, входящих в состав хозяйств колхозников и единоличных крестьянских хозяйств — в размере 100 руб. в год.
- в) с граждан, не привлекаемых к обложению подоходным налогом и не входящих в состав облагаемых сельхозналогом хозяйств, в размере 60 рублей в год.

Статья 7. Граждане, имеющие, кроме заработков от работы по найму и от занятия литературой и искусством, другие облагаемые подоходным налогом доходы, независимо от обложения по месту работы, облагаются налогом в порядке статьи 6 настоящего указа.

Статья 8. Обложение налогом в порядке статьи 6 производится районными (городскими) финансовыми отделами по месту жительства плательщика, а если плательщик облагается подоходным налогом в другом районе (городе), то по месту обложения подоходным налогом.

Статья 9. Плательщики, перечисленные в статье 6, уплачивают налог равными частями в четыре срока: к 1 апреля, к 1 июля, к 1 октября и к 15 декабря.

Статья 10. Установить за 1941 год срок уплаты налога 1 декабря 1941 года.

Статья 11. При рождении детей у граждан, привлеченных к обложению налогом, взимание налога прекращается, начиная со следующего срока платежа после рождения ребенка.

Статья 12. Инструкция по применению настоящего указа издается НКФ СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР — М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР — А. ГОРКИН.

21 ноября 1941 года.

На комсомольско-молодежном воскреснике

Тысячи железнодорожников нашей дороги, поддерживая инициативу комсомольцев, приняли участие во всесоюзном комсомольско-молодежном воскреснике 23 ноября.

На узле Свердловск-сортiroвочная на воскресник вышло более 600 человек. Рабочие паровозного депо выпустили в этот день из промывки два паровоза и отремонтировали два неисправных. На ремонте работали не только рабочие, но и служащие конторы: бухгалтер тов. Берснев, счетовод тов. Логинова и другие. Котельщики во главе с мастером цеха тов. Курочкиным выполнили задание на 150 проц.

В Свердловском вагонном участке комсомольская группа тов. Ланских за 6 часов работы на воскреснике выполнила задание на 200 проц. Сам тов. Ланских дал четыре нормы. Обмотчица электроцеха тов. Кыштымова Ра-

иса за 6 часов выработала шесть норм.

Комсомольцы и молодежь паровозного депо Камышлов под руководством мастера тов. Обрава оборудовали литейный цех. Рабочие депо выпустили из промывки два паровоза, один из них выпущен досрочно, за 6 часов.

Организовано проведен воскресник на Тагильском отделении. Слесарь вагонного депо Н. Тагил тов. Галкина дала за смену пять норм, токарь тов. Овчинникова выполнила задание на 375 проц., слесарь тов. Ильиных — на 467 проц.

В воскреснике участвовало большое количество железнодорожников. Заработано, по неполным данным, свыше 40 тысяч рублей. Эти средства передаются на строительство танковой колонны.

От Советского Информбюро

(Утреннее сообщение 23 ноября)

В течение ночи на 23 ноября наши войска вели бои с противником на всех фронтах.

Наши летчики, действующие на южном фронте, 20 ноября уничтожили 47 танков, 392 вражеских автомашин с пехотой и боеприпасами, 115 подвод с различными грузами, 7 штабных автобусов, 6 автомашин с зенитно-пулеметными установками, 10 орудий и истребили 1600 солдат и офицеров неприятеля.

Бойцы т. Лопатина, действующие на южном фронте, за последние дни в упорных боях с противником уничтожили больше 460 вражеских автомашин, 320 подвод с боеприпасами и военным имуществом, 37 орудий, 20 станковых пулеметов, 43 мотоцикла и около 3.200 солдат и офицеров противника.

Часть тов. Поленова, действующая на одном из участков западного фронта, успешно отразила ожесточенные атаки немцев. На поле боя осталось 200 вражеских солдат и офицеров, 11 минометов, 2 противотанковых пушки, 12 пулеметов и много автоматов.

Показания захваченных в плен немецких солдат свидетельствуют о дальнейшем снижении боевого духа германских войск. Пленный унтер-офицер Генрих Вассонг, заявил: «Уже первые холода сильно отразились на настроении солдат. Очень трудно воевать при таких морозах. Обмундирования теплого у нас нет. Мы уже много недель не меняли белья, заедают вши». Пленный солдат 13 горнострелкового полка 14 горнострелковой дивизии Вернер Маринген рассказывает: «Солдаты видят, что сопротивление Красной Армии все время возрастает и немцам не удастся одолеть Россию». Пленный солдат 276 пехотного полка Петр Зайцель заявил: «За последние три недели наш полк снабжался чрезвычайно скудно, продовольствие изыскивали на месте, то-есть насильно отбирали у крестьян. У солдат подавленное настроение, так как они не видят конца войны. У многих стрелков нет даже шинелей. Белья нет, все солдаты и офице-

ры завшивели». Унтер-офицер санитар 7 роты 13 горнострелкового полка Карл Стойтле сообщает, что число больных в частях катастрофически растет. «Только в нашей роте, — говорит пленный, — за последние дни 13 солдат заболели ангиной, гриппом и бронхитом». Унтер-офицер 236 дивизионного обоза Отто Гилерт заявил: «Солдаты разуверились в том, что эта война будет скоро окончена. Многие считают, что огромные пространства России поглощают немецкую армию, а советские войска и партизаны постепенно истребят ее».

Самоотверженно работают трудящиеся Саратовской области, помогая Красной Армии истреблять фашистских оккупантов. Десятки предприятий области досрочно выполнили свои годовые задания. Саратовский мукомольный завод № 2 выпустил сверх годовой программы свыше 6 тысяч тонн первого сорта муки. Работники маслозавода № 1, перевыполнив годовое задание, взяли обязательство дать к концу года 500 тонн масла сверх плана. На предприятиях ширится движение патриотов за перевыполнение норм. Каждый рабочий котельного и кузнечного цехов Саратовского судоремонтного завода теперь выполняет две нормы. Кузнецы завода тт. Строгович, Лопкарев и Юрлов вырабатывают до 7 норм в смену. Многие рабочие Саратовского завода комбайнов достигли рекордной выработки. Автоматчик тов. Романцев выполнил задание на 347 процентов. С 1 по 19 ноября слесарь Поморов вырабатывал в смену в среднем по три с половиной нормы.

Многие колхозы области выполнили годовую план поставок хлеба государству. В артелях Новоузенского, Александрово-Гайского, Духовницкого и других районов колхозники сдают часть своих личных излишков хлеба в фонд обороны родины. Колхозники артели «Красный боец» Новоузенского района уже внесли 180 центнеров хлеба, колхозники артели имени Чапаева — 230 центнеров. Колхозники Новоузенского района решили продать государству дополнительно 30 тысяч центнеров хлеба. Около 10 тысяч центнеров уже доставлено на сыпные пункты.

Как ухаживать за ответственными частями локомотива зимой

На примерах и фактах из работы машинистов паровозного депо Егоршино в зимних условиях я хочу рассказать, как нужно ухаживать за ответственными частями локомотива, чтобы избежать их замерзания и обеспечить четкую, бесперебойную работу.

УХОД ЗА ВОЗДУШНЫМ НАСОСОМ

Прошлой зимой был такой случай. Машинист Ф. Нятин вел поезд. Вдруг стрелка воздушного манометра стала резко падать вниз. Понижение давления воздуха в магистрали вызвало самоотключение, и поезд остановился.

Произошло все это потому, что перед выездом к поезду машинист не осмотрел насос и не обратил внимания на большое парение сальника у насоса. Выходящий оттуда пар всасывающими клапанами стало втягивать в воздушный цилиндр насоса и вместе с воздухом гнать по нагнетательной трубе. Скопировавшаяся влага замерзла, закупорив проход для воздуха, что и привело к остановке поезда.

Как же нужно машинисту ухаживать за насосом, чтобы не допустить замораживания деталей нагнетательной системы?

Перед выездом из депо машинист обязан лично убедиться в надежности отопления паропроводов и паровых цилиндров, так как при остановке насоса во время мороза эти приборы быстро остывают, скопировавшийся пар может замерзнуть, если на приборах не будет надежной изоляции.

При смазке насоса машинист должен обязательно присутствовать и как следует проверить исправность масленок. Особое внимание он должен обратить на то, чтобы смазку не заливали в насос через всасывающие клапаны, т. к. это может принести непоправимый вред. Смазка, залитая через клапаны, немедленно образует нагар в воздушных цилиндрах и оказывает на них разрушающее действие.

Все сальники должны быть тщательно проверены, с тем, чтобы не было ни малейшего пропуски пара. Перед выездом нужно обязательно спустить воду, скопировавшуюся в главном резервуаре, продуть магистраль, все сборники и конденсатор. Иначе оставшаяся здесь вода замерзнет и закупорит проход воздуха.

Перед открытием насоса машинисту следует сначала открыть продувательные краны паровых и воздушных цилиндров. Закрывать их нужно после того, как дав-

ление в магистрали достигнет двух атмосфер. Это нужно для того, чтобы полностью удалить скопировавшийся здесь конденсат, который, если его оставить, может привести к гидравлическим ударам в насосе, выбить крышки цилиндров и поломать шток. Пускать насос на полный ход можно лишь по удалению конденсата и закрытию продувательных кранов. Машинист должен строго помнить, что закрывать насос в зимних условиях нельзя.

Не менее важно проверить производительность подачи воздуха в насос. Нельзя выезжать под поезд с магистралью, имеющей утечку воздуха. Во время длительной стоянки паровоза на морозе машинист должен пустить насос на медленный ход и оставить открытым спускной кран главного резервуара, краны концевых рукавов нужно слегка приоткрыть, чтобы насос не мог остановиться и замерзнуть.

БЕРЕЧЬ ПРЕССМАСЛЕНКУ

Машинист Салангин во время поездки обнаружил неравномерные выхлопы отработанного пара. Поезд двигался медленно и прибыл с большим опозданием. При осмотре паровоза в депо был обнаружен излом золотниковых колец. Выяснилось, что машина долго не смазывалась, некоторые маслопроводные трубки были заморожены, текли, а прессаппарат испорчен.

Случай этот характерен. С прессмасленками у неопытных машинистов то и дело происходит неприятности, ибо они требуют особо тщательного ухода за собой.

Отправляясь в поездку, машинист должен тщательно осмотреть, как отапливается прессаппарат. Никаких крутых изгибов и перегибов маслопроводных трубок допускать нельзя, так как это задерживает проход смазки. Все трубки должны быть собраны в пучок (с трубкой прогрета в середине) и аккуратно обмотаны войлоком и мешковиной, что предохраняет их от замерзания. Корпус прессмасленки отапливается кошмой, поверх которой одевается кофуж. В таком же кофуже должны находиться и все обратные, противопопальные клапаны аппарата. Перед выездом к поезду и во время длительных стоянок в пути необходимо спускать из картера влагу и прокачивать масленку вручную, чтобы все маслопроводы были заполнены смазкой. Надо проверить, как подается смазка по контрольным отвер-

стиям, исправно ли действуют нагнетательные клапаны.

В трубках не должно быть никакого парения, ни малейшей течи, ибо места, заполненные влагой, могут замерзнуть и разорвать трубки, нарушив нормальный пропуск смазки в золотники и поршни. А от этого могут лопнуть кольца и произойти задир золотниковых и цилиндрических втулок, что и случилось в паровозе машиниста Салангина.

Заливать смазку надо аккуратно, через сетку, не допуская обливания кофужа и трешотки. Перед смазкой надо осмотреть змеевик в картере масленки. Парения змеевика во фланцах допускать нельзя, иначе скапливающаяся влага будет оседать на дно картера, и замерзнет, что приведет к излому кулачков, клапанов и распределительного вала масленки. Масленку надо все время держать на прогреве, при чем температура подогрева не должна превышать 50—60 градусов. Перегретая до критической смазка может расширить кулачки и подача смазки прекратится. Может прекратиться подача смазки и при недогреве.

СЛЕДИТЬ ЗА ИНЖЕКТОРОМ

Прошлой зимой машинист Потанин и помощник машиниста Шумков допустили замораживание водоприемных рукавов, обледенение отверстий в сетках тендерного люка. Доступ воздуха в бак прекратился, образовалось разряжение и это прекратило работу инжектора.

Чтобы не допустить этого, нужно зимой сетки держать чистыми, а люки слегка приоткрытыми. Тогда инжекторы будут подавать воду безотказно. Особенно надо утеплять водоприемные трубы и резиновые рукава. Когда инжектор не работает, вода в этих трубках находится без движения и может быстро замерзнуть. Для избежания этого нужно закрыть вестовые клапаны инжектора и пропустить пар для прогрева воды в тендер через приоткрытый закрывающий клапан инжектора.

Нужно также строго следить за содержанием тендерного бака. У машинистов Морозова и Нятина были случаи, когда на стенках баков настывало много льда, вследствие чего объем воды уменьшался и машинисты вынуждены были из-за отсутствия воды тушить паровозы.

СОДЕРЖАТЬ В ПОРЯДКЕ ПЕСОЧНЫЕ ПРИБОРЫ

Вступая в работу в зимних условиях, машинист должен особенно внимательно следить за содержанием песочных приборов, не допускать засорения и замерзания песочных труб, что может привести к растяжке тяжеловесных составов на перегонах, как это было в прошлом году у машиниста Королева.

Перед прицепкой к поезду машинист должен, не доезжая до состава метров на 50, пропесочить рельсы. Это делается для того, чтобы взять с места состав без боксования паровоза. Применять песочницы в пути следования нужно своевременно, а не тогда, когда паровоз боксует.

Таковы мои советы молодым, малоопытным машинистам. Нужно помнить, что внимательность к работе, тщательный уход за всеми частями локомотива обеспечит бесперебойную работу при любых морозах и метелях.

А. ШАПОЧКИН — машинист-инструктор паровозного депо Егоршино.

За ответственного редактора
С. И. САБАНЧЕВ.

А. КОБЕЦ.

ЗИМА ЗАСТАЛА ВРАСПЛОХ

Перед началом зимы комиссия в составе начальников паровозного отделения тов. Вальнера, депо-тов. Пургина, секретарей парткома узла тов. Урванцева, партбюро депо тов. Асямова и инструктора политотдела отделения тов. Сартаковой послала в управление дороги телеграмму: «Проверив объекты хозяйства паровозного депо и кадры, комиссия считает, что депо к зиме готово, и просит руководство дороги вручить аттестат отличника готовности к зиме».

Однако первые же дни зимы показали совсем обратное — полную растерянность руководителей отделения паровозного хозяйства и депо, их неумение противостоять трудностям военной зимы. Поверхностный подход комиссии к вопросу проверки депо к зимнему периоду работы стал очевидным.

Неподготовленные к зиме машинисты уже теперь пасуют перед трудностями зимы: появился брак в работе — обрывы, растяжки,

выводки, замораживание инжекторов, турбонасосов, опоздания в пути. Только за 18 ноября машинисты допустили 7 случаев брака в пути следования. Машинист Ерохин оборвал задний параллельный болт, погнул левое поршневое дышло, и этим самым задержал ряд поездов. В этот же день машинист Андреев допустил разрыв поезда на разезде Уково. Машинисты Посаженов, Уразаев, Белов, Малков водят поезда с опозданием.

19 ноября по вине паровозников было 15 случаев опозданий и брака в пути. Машинист Недугов на участке Поклевская — Тюмень опоздал на 9 часов. Машинист Кунгуров заморозил прогревательную трубку, а машинист Рыков — турбонасос.

Все это паровозники пытаются объяснить низким качеством угля. Однако «теоретик» о плохом угле ежедневно опровергают передовые машинисты депо, по-кривоносски вода поезда на разных сортах угля.

В дни первых морозов машинист тов. Куликов на участке Вагай — Тюмень успешно провел тяжеловесный поезд—3400 тонн, при этом он значительно перевыполнил техническую скорость. Машинисты тт. Ваганов, Козлов, несмотря на морозы, доходящие до 37 градусов, четко водят поезда, систематически перевыполняют техническую скорость. Машинист тов. Неустров в ночь на 20 ноября провел поезд по участку Тюмень — Поклевская с перевыполнением технической скорости.

Многие машинисты депо, выполняя свой долг перед родиной, работают по-военному. Руководство депо, вместо того, чтобы на примерах стахановско-кривоносской работы передовых машинистов, мобилизовать паровозные бригады на выполнение боевых заданий, стало на путь потакания, уговаривания, упрямства бракоделов. К большинству бракоделов не приняты решительные меры. В депо участились заезды на межпоездной ремонт, что является следствием плохого ухода за локомотивами. Некоторые па-

ровозные бригады стали забывать метод Лунина.

В плохой работе отдельных паровозных бригад повинны руководители депо, которые не решились еще от настроений мирного времени. Командиры депо в дни морозов не практикуют выезда с машинистами на линию для сопровождения поездов. Они же не позаботились организовать лекции передовых машинистов о том, как отапливать паровоз разными сортами угля, водить тяжеловесные поезда зимой и т. д. Теперь, в дни суровой Отечественной войны, такая работа — преступление перед родиной. Страна требует от железнодорожников четкого и быстрого продвижения поездов. А у тюменских паровозников есть для этого все возможности. Кадры машинистов здесь опытные, многие не первую зиму работают на паровозе. Своим самоотверженным трудом паровозники должны в ближайшие дни вывести депо из того позорного положения, в котором оно оказалось в первые морозы.