

ПУТЕВКА

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

№ 125 (2118)

Воскресенье, 7 декабря 1941 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

Перевыполнили квартальный план

Коллектив раз'езда Еланский, включившись в соревнование за завоевание знамени имени Третьей гвардейской стрелковой дивизии, добился значительных успехов. К началу декабря раз'езд перевыполнил план IV квартала по выгрузке и завершает выполнение плана погрузки.

Днем и ночью, не зная усталости, не думая об отдыхе, по боевому, как требуют нормы военного времени, работают смены дежурных по станции тт. Фирстова и Кузнецова. Соревнуясь между собой, они в два с половиной раза ускорили формирование поездов, намного ниже нормы сократили

простой вагонов, все поезда стали отправлять точно по графику.

По суткам не уходят с раз'езда старшие стрелочники тт. Полуяков и Койдилов. Закончив дежурство на своих постах, они идут на паровоз и выполняют составительскую работу.

Командир—организатор победы

Вся наша страна сейчас обслуживает фронт. Где бы ни трудился советский патриот, везде он должен жить одной мыслью — отдать все силы, знания, практический опыт на помощь фронту. И тот, кто в тяжелых условиях военного времени доблестно работает, не пасует перед трудностями, а решительно преодолевая их, добивается победы, тот никогда советским народом не будет забыт.

Почетная задача выпала коллективу работников нашей дороги — держать крепкую, бесперебойную связь арсенала Отечественной войны — Урала с фронтом.

В этих сложных условиях работы на дороге исключительное значение приобретает роль командира — организатора скоростных методов работы, борца за быстрое продвижение поездов.

Если на фронте оперативность и хорошая маневренность решают исход боя, то это положение вдвойне относится к нашей дороге. Значительный поток грузов, идущий сейчас по дороге, надо быстро, ни медля ни минуты переработать, использовать любые возможности для увеличения пропускной способности узлов, отделений и в целом дороги.

Лучшие командиры, стахановцы-кривоносовцы это поняли, занялись решением боевой задачи. И результаты получились блестящие.

Однажды у дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова во время дежурства создалось трудное положение. На станции остался только один свободный путь, а поезда все прибывали. Тов. Куликов, отлично понимая, что поезда ни минуты не должны стоять, сумел так организовать работу, что его смена при одном свободном пути приняла, переработала три поезда и во время сдала по регуляторному заданию порожняк на Пермскую дорогу. В другое дежурство при двух свободных путях тов. Куликов принял, переработал и отправил пять поездов.

Умение командира оперативно принять решение, маневрировать местными возможностями принесло победу. Так должен работать каждый командир.

Однако на дороге есть отдельные командиры, которые не понимают того, что они в первую очередь отвечают за выполнение государственных заданий, которые считают, что можно «заклинаниями» улучшить работу. Недавно на совещании актива начальника Свердловского отделения тов. Македонов клятвенно заверял, что отделение в ближайшее время улучшит работу. Прошло несколько дней и отделение не только не улучшило, а наоборот ухудшило работу. Пора командирам этого отделения от общих разговоров перейти к конкретным делам по выполнению указаний НКПС.

Наша дорога должна выполнять все правительственные задания по перевозкам. Развернувшееся на дороге социалистическое соревнование за знамя имени Третьей гвардейской стрелковой дивизии поднимает новые пласты творческой инициативы у стахановцев, кривоносовцев, лунинцев военного времени. Задача командиров вместе с политотделами отделений и партийными организациями возглавить инициативу передовиков и направить ее на основную конкретную задачу — увеличение пропускной способности дороги.



По представлению начальника, партбюро и месткома станции Шарташ руководство дороги, политотдела и дорпрофсома за стахановскую работу в условиях военного времени и отличную подготовку к работе в зимний период заносит на Дорожную доску почета:

ЖВАКИНА Сергея Ефимовича — рождения 1905 года, составителя поездов, члена цехового комитета. Тов. Жвакин в первые дни зимы показал образцы высокой производительности труда, выполняя задание по формированию поездов до 140 проц.

ПАТОВУ Агафью Федоровну — рождения 1904 года, весовщик, работает без брака. Тов. Патова получила аттестат отличника подготовки к зиме 1941-42 г. Она является профгруппоргом весовщиков, все рабочие ее профгруппы участвуют в соцсоревновании.

ЧЕРНЫШЕВА Петра Никандровича — рождения 1894 года, дежурного по восточному парку, награжденного значком «Ударнику сталинского призыва». Тов. Чернышев отлично подготовился к зиме и работает без брака.

Работой по-военному завоюем знамя имени 3-й гвардейской дивизии

Ночное дежурство прошло успешно

Передовые коллективы движущих нашей дороги, соревнуясь за право держать знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии, прилагают все силы к тому, чтобы как можно больше увеличить пропускную способность дороги. Особенно успешно работают лучшие составители станции Шарташ, формирующие поезда скоростными методами.

Во время последнего ночного дежурства, несмотря на трудности в маневровой работе и морозную погоду, составители тт. Вострецов и Отмахов обеспечили выполнение и перевыполнение заданий по

разборке вагонов, своевременной их подаче на фронт выгрузки и выводе порожняка.

Большую маневренность в работе проявили машинисты тт. Зверев и Половников. Действуя дружно и слаженно с составителями, они боролись в это дежурство за увеличение пропускной способности станции.

Значительную помощь в маневровой работе показывают стрелочники тт. Соловьева, Козлова, Чадова, а также списчик вагонов тов. Масленников. Он работал по боевому — один у двух составителей.

УСТИНОВ И КЛЕЩЕВ СБЕРЕГЛИ 25 ТОНН УГЛЯ

Самоотверженно, по-стахановски работают в зимних условиях машинисты. Егоршинского депо. Включившись в соревнование ведущих профессий, коллектив паровозников развернул борьбу за переходящее красное знамя им. Третьей гвардейской стрелковой дивизии. Машинисты тт. Устинов и Клещев вызвали на соревнование машинистов тт. Основина и Булатова. В результате соревнования тт. Устинов и Клещев сэкономили за смену 25 тонн угля, машинист Андрианов — 17 тонн, машинист Ефремов — 9 тонн, тов. Пешкин — 8 тонн.

За высокие производственные показатели работы в зимних условиях начальник депо тов. Мурахтанов объявил благодарность машинистам Устинову, Клещеву, Бочкову, и Корюкову.

А. И. ШАПОЧКИН — машинист-инструктор депо Егоршино.

БЫСТРАЯ СМЕНА КОЛЕСНЫХ ПАР

Широко развернулось социалистическое соревнование за право держать переходящее красное знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии среди коллектива пункта технического осмотра вагонов станции Тюмень. Включившись в соревнование, коллектив обязался сократить осмотр поездов на 10 минут, произвести смену колесных пар в четыре раза быстрее нормы и все поезда отправлять с нулевой уткой воздуха.

Образцы стахановской работы в этом соревновании показывают осмотрщики вагонов тт. Романов, Новиков, слесари тт. Кожевников, Шаламов П. и Шаламов Л. Производственное задание они выполняют на 170 процентов. Надяих они без отцепки сменили колесную пару в девять раз раньше положенного времени.

И. ВЫЛЕГЖАНИН.

ДЕКЛАРАЦИЯ Правительства Советского Союза и Правительства Польской республики о дружбе и взаимопомощи

В результате переговоров, происходивших в течение 3-го и 4-го декабря с. г. в Москве, между Председателем Совета Народных Комиссаров СССР тов. И. В. Сталиным и Народным Комиссаром Иностранных Дел тов. В. М. Молотовым — с одной стороны, и Председателем Совета министров Польской республики генералом г. Вл. Сикорским и послом Польской республики в СССР г-н Ст. Кот — с другой стороны, 4-го декабря подписана Декларация Правительства Советского Союза и Правительства Польской республи-

лики о дружбе и взаимопомощи. Декларацию подписали: по уполномочию Правительства СССР тов. И. В. Сталин, а за Правительство Польской республики г-н Вл. Сикорский.

При подписании Декларации присутствовали со стороны СССР тт. В. М. Молотов, Г. М. Маленков и другие, а со стороны Польской республики — посол Польской республики в СССР г-н Кот, генерал Андерс, генерал Шпешко - Богуш, полковник Окулицкий и другие.

Ниже приводится текст декларации:

ДЕКЛАРАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА СОВЕТСКОГО СОЮЗА И ПРАВИТЕЛЬСТВА ПОЛЬСКОЙ РЕСПУБЛИКИ О ДРУЖБЕ И ВЗАИМНОЙ ПОМОЩИ

Правительство Советского Союза и Правительство Польской республики, исполненные духом дружеского согласия и боевого сотрудничества, заявляют:

1. Немецко-гитлеровский империализм является злейшим врагом человечества, — с ним невозможен никакой компромисс.

Оба государства, совместно с Великобританией и другими союзниками при поддержке Соединенных Штатов Америки будут вести войну до полной победы и окончательного уничтожения немецких захватчиков.

2. Осуществляя договор, заключенный 30 июля 1941 года, оба правительства окажут друг другу во время войны полную военную помощь, а войска Польской республики, расположенные на территории Советского Союза, будут вести войну с немецкими разбойниками рука об руку с советскими войсками.

В мирное время основой их взаимоотношений будут добрососедское сотрудничество, дружба

и обоюдное честное выполнение принятых на себя обязательств.

3. После победоносной войны и соответственного наказания гитлеровских преступников задачей союзных государств будет обеспечение прочного и справедливого мира. Это может быть достигнуто только новой организацией международных отношений, основанной на объединении демократических стран в прочный союз. При создании такой организации решающим моментом должно быть уважение к международному праву, поддержанному коллективной вооруженной силой союзных государств. Только при этом условии может быть восстановлена Европа, разрушенная германскими варварами, и может быть создана гарантия, что катастрофа, вызванная гитлеровцами, никогда не повторится.

По уполномочию Правительства Советского Союза
И. СТАЛИН.
За Правительство Польской республики
Вл. СИКОРСКИЙ.

БОЛЬШОЙ УСПЕХ ДЕНЕЖНО-ВЕЩЕВОЙ ЛОТЕРЕИ

Работники станции Шарташ приобретают билеты денежно-вещевой лотереи на сумму, составляющую 40—45 процентов месячного заработка. Подписалось уже более половины работников станции.

Член ВКП(б) тов. Пилецкий приобрел билетов на сумму, составляющую 50 процентов месячного заработка. Стрелочники тт. Соловьева и Мышкина, сигнальщик тов. Филатов, дежурный по станции тов. Обухов и другие внесли наличными.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь парторганизации станции Шарташ.

Реализация билетов денежно-вещевой лотереи на узле Свердловск сортировочная началась с большим подъемом. Мастер-ком. мунист тов. Федченко подписался на 200 рублей при месячном заработке 517 рублей. Заместитель начальника вагонного

участка тов. Бажко — на 240 рублей. Эту сумму он тут же внес наличными деньгами. Всего за первый день в вагонном депо 94 человека решило приобрести лотерейных билетов на сумму 8230 рублей.

Среди коллектива конторы Свердловской дистанции пути постановление правительства о проведении денежно-вещевой лотереи встречено с большим подъемом. На митинге, посвященном выпуску лотереи, сразу же подписались 23 человека на сумму 2600 рублей. Это составляет пятидневный заработок. Главный бухгалтер Т. А. Ястребова подписалась на 150 рублей. Эту сумму она тут же внесла наличными. На 100 рублей подписался В. С. Боченков.

М. МАРАНУЛИН — зам. начальника Свердловской дистанции пути по политической части.

ХРОНИКА

Приказом Народного комиссара путей сообщения тов. Лубенский Е. Ф. освобожден от работы начальника дороги им. Л. М. Кагановича.

Начальником дороги им. Л. М. Кагановича назначен тов. Загорко Н. Т.

От Советского Информбюро

(Утреннее сообщение 5 декабря)

В течение ночи на 5 декабря наши части вели бои с противником на всех фронтах.

Наши бойцы в ожесточенном бою с противником на одном из участков Западного фронта за один день уничтожили 12 немецких танков, 10 орудий, 5 минометов и истребили 1300 вражеских солдат и офицеров. На другом участке фронта уничтожено 15 немецких танков.

Части Южного фронта, преследуя отступающие немецкие войска, за один день освободили около 90 населенных пунктов. Бойцы тов. Харитонова за три дня боев захватили у немцев 34 танка, 53 орудия, 58 пулеметов, 154 машины и много других трофеев.

Лейтенант Желновский и красноармейцы Денисов, Зимин и Петров ночью проникли в тыл противника. Смелые разведчики уничтожили легковую машину с белофинскими офицерами, грузовую машину с немецкими солдатами, а также сожгли два дома вместе с расположенными в них пехотинцами неприятеля.

Под ударами Красной Армии воинственный пыл фашистских войск непрерывно снижается. Пленный солдат 55 полка 77 немецкой пехотной дивизии Фридрих Рейншток говорит: «Дисциплина в немецкой армии поддерживается силой оружия. Один пулеметчик отказался стрелять. Тогда фельдфебель Буйс застрелил его из пистолета. Второй случай: другой пулеметчик заявил, что у него пулемет не работает и он не может стрелять. Тогда к нему подошел майор Лох и застрелил его». Ефрейтор группы связи 449 полка 137 немецкой пехотной дивизии Меркус Хехембергер заявил: «Настроение солдат плохое, но мы не можем говорить об этом открыто. Не дай бог кто-нибудь подслушает... Все мысли у солдат полны одним—скорее вер-

нуться назад. У нас имеется немало случаев членовредительства с тем, чтобы попасть в лазарет и таким образом выйти из войны».

В Греции на железнодорожной линии между станциями Эдесса и Верия греческие партизаны организовали крушение немецкого военного эшелона. Убито и ранено больше 120 солдат.

Быстрее овладеть профессией, полностью заменить на производстве своих отцов и братьев, ушедших на фронт — таково стремление молодых патриотов — учеников ремесленных и железнодорожных училищ и школ ФЗО. В городе Горьком ученики-сталевары тт. Пинаев, Ломтев, Бугров, Курков и другие успешно совмещают профессии сталевара, канавщика и ковшевого. Они уже выпускают скоростные плавки, выполняют нормы на 120 и более процентов. Ученики вальцовщики холодного проката тт. Щелкунов, Глотов и Ванишин отлично справляются с обязанностями вальцовщиков. Тов. Щелкунов освоил также специальность отжигальщика ленты и систематически выполняет нормы взрослого рабочего на 130—135 процентов. Ученик электрослесарь тов. Окис заменил мобилизованного в Красную Армию мастера и успешно руководит группой электрослесарей нового набора. Берчурская школа ФЗО Актюбинской области готовит 250 забойщиков и электрослесарей. Все они сочетают учебу с работой на производстве. Отличники учебы тт. Абылкасимов и Пионткович прекрасно владеют отбойным молотком. Они перевыполняют нормы взрослых рабочих. Молодые шахтеры Калымского прииска «Утиный» тт. Рогулин и Мамаев внедрили скоростной метод проходки и выполняют план на 440 процентов. В депо Оловянная железной дороги имени Молотова молодые патриоты тт. Романенко и Лазарев вырабатывают в день по 4 нормы.

В ФОНД ОБОРОНЫ РОДИНЫ

Железнодорожники разезда Дидино пополняют фонд обороны родины. На днях после коллективной читки газет работники разезда внесли в фонд обороны 600 рублей и облигации на сумму

8495 рублей. Особую активность проявили пенсионер тов. Козаков и его жена, тт. Григорьев, Балбашев, Орлова, Седов и другие.
ЕФРЕМОВ — председатель месткома.

ЛЮДИ НАШЕЙ ДОРОГИ

СОСТАВИТЕЛЬ МАРКОВ

На дворе 32-градусный мороз. Мадвинув на уши шапку, плотнее заправив шубу, выходит на пути составитель станции Тюмень тов. Марков. За 2 часа до дежурства он знакомится с состоянием рабочего парка. Степан Гаврилович внимательно оглядывает стоящие в парке составы, вагоны.

Сменив составительскую бригаду, Степан Гаврилович уже знает, с чего надо начинать работу, за какой поезд брать, какой груз куда подавать. Об этом он сообщил сцепщику, скрутчику, мажеровому машинисту. Заботясь о том, чтобы стрелочники своевременно приоткрывали маршруты, он ознакомил их с планом предстоящих работ. Находясь в парке вагоны составитель подбирает по группам. Бригада Маркова расформи-

рует и формирует поезда на 15—10 минут раньше времени, предусмотренного графиком. В это дежурство на расформирование и формирование поезда № 73 было затрачено в два с лишним раза меньше времени, положенного графиком.

Марков умело использует в своей работе передовые стахановские методы. Вот прибыл поезд со станции Омск. Маневровый диспетчер дал распоряжение разобрать состав и сформировать новый так, чтобы вагоны Алапаевского направления, разбросанные по всему составу, стояли в середине поезда, а вагоны кирзовского хода — в голове и хвосте поезда. Применяя метод одновременного формирования и расформирования поезда знатного составителя Ищенко, тов. Марков выполнил это

Ускоренным продвижением поездов увеличим пропускную способность дороги

БЕЗ ЗАДЕРЖКИ ПРИНИМАТЬ И СДАВАТЬ ПОЕЗДА НА СТЫКОВЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ

На стыковой станции двух дорог Омской и имени Л. М. Кагановича — в Вагае, состоялось совещание командно-политического состава смежных отделений — Тюменского и Ишимского. Участники его разбирали вопрос: как лучше организовать бесперебойное продвижение поездов. С докладами на эту тему выступили начальники отделений: Тюменского — тов. Петров, Ишимского — тов. Волков.

Эти отделения систематически не выполняют нормы приема и сдачи поездов. На отделениях имеются несколько десятков брошенных составов, которые не только снижают, но и тормозят пропускную способность отделений. Тюменские железнодорожники на протяжении полумесяца ежедневно не принимают от Ишима по 4 поезда и не сдали на соседнее Камышловское отделение только за одну декаду свыше 10 поездов.

В чем же причина такого безобразного положения с продвижением поездов?

Выступая на совещании, дежурный по станции Вагай тов. Еговкин говорил:

— Из Тюмени в Вагай идут поезда. Омская их не принимает, так как на Ишимском отделении

считают вес поезда неправильным. Из-за этого в Вагае приходится делать переборку. Необходимо установить общие правила для Ишима и Тюмени. Это в значительной мере избавит станцию Вагай от зашивки, ненужной переработки составов и ускорит ее работу.

Оператор этой станции тов. Макаева привела ряд примеров нечеткого командования со стороны диспетчеров.

— Тюменские диспетчеры, — говорит она, — заставляют нас «на всякий случай» держать по 6—8 кондукторских бригад. Из-за этого бригады часами бесполезно просиживают на станции.

Военная обстановка требует полной слаженности и четкости в работе смежных отделений. А между тем диспетчеры не понимают этого, вступая в пререкания друг с другом. Часто можно слышать такой спор: «Я вам, Ишиму, даю поезд». «Нет, от меня примите сначала состав». Пока идет перепалка и спор на станциях задерживаются, стоят поезда.

Начальник Ишимского отделения паровозного хозяйства тов. Чернуха предъявил счет тюменцам от ишимских паровозников.

— Плохо, — говорит тов. Чернуха, — обстоит дело с оборотом наших паровозов в Вагае. Здесь они имеют оборот в 50 часов, из-за этого мы держим излишний паровозный парк, бесцельно жжем уголь, передерживаем бригады.

Начальник депо Вагай тов. Тихонов в целях ускоренного продвижения маршрутов предложил организовать взаимную информацию о том, на каком сцеплении в Вагай идут поезда.

Участники совещания решили возобновить забытое, полезное дело — заключение социалистических договоров между диспетчерами и кондукторами на одну поездку, развернуть борьбу за увеличение пропускной способности отделений, в частности, за четкое проследование маршрутов и за развертывание движения тяжеловесников.

Совещание помогло руководителям двух стыковых отделений наметить ряд мероприятий. Проведение их в жизнь поможет в ближайшее время ликвидировать недостатки в организации бесперебойного продвижения поездов, снизить парк вагонов до нормы, строго выполнять план приема и сдачи поездов.

А. ЕГОРШИН — инструктор политотдела дороги.

Почему иногда срывается график

В этот день работала смена лучшего маневрового диспетчера станции Смычка тов. Москалева.

В целом смена за свое дежурство добилась неплохих результатов. На планерке, где подводились итоги работы за день, не было отмечено никаких неполадок. Между тем в работе смены было немало мелких неурядиц, о которых стоит рассказать подробнее, так как эти мелочи сильно влияют на движение поездов.

ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

Поезд № 629, шедший на станцию с переработкой, прибыл на Смычку в 12 часов 35 минут. Дежурный по парку значится «Ударнику сталинского призыва» тов. Бородин, как всегда, заранее известил о выходе поезда бригаду старшего осматрщика технического пункта тов. Пономарева и работников технической конторы.

Осматрщики вагонов: автоматчик тов. Кондрашкин, пролазчик тов. Балбашев, осматрщики буксо-

вого хозяйства тт. Головских и Сенников, списчица вагонов тов. Козырева, весовщики тт. Чернова и Матвеева встретили поезд сходу и обработали состав своевременно.

Тов. Козырева списывание вагонов закончила на 5 минут раньше срока.

СРЫВ

Казалось бы состав нужно быстрее подавать на горку для разборки, но он продолжал стоять на прежнем месте. Прошло десять, пятнадцать, двадцать минут... Вагонники ходили около поезда и еще раз осматривали, — не пропустили ли какой либо неисправности.

...Часы показывают 13 ч. 20 минут. Маневровый диспетчер тов. Москалев терпеливо ожидает, когда горка примет поезд под разборку. Но горка не принимает поезда, так как еще не распушен предыдущий состав.

В 14 часов 05 мин. состав был вытнут на горку, но снова про-

изошла заминка. К роспуску вагонов приступить было нельзя, — в подгорочном парке не осажены вагоны. Состав простоял на горке еще полчаса.

В 14 ч. 33 мин. начался роспуск. Не успели составитель тов. Галактионов и дежурный по горке тов. Кротов спустить с горки 6 отцепов, как снова произошла задержка. С горки нужно было спустить людской вагон в сопровождении паровоза. Но его на горке не оказалось. Обнаружилось, что осадочный паровоз в это время без разрешения использовал на маневровых работах сцепщик Мосин. Дежурный по горке тов. Кротов, зная, что в составе есть людской вагон, не позаботился приготовить паровоз к моменту роспуска.

В результате роспуск вагонов снова задержался на 8 минут. Разборка состава закончилась в 15 часов. Таким образом поезд № 629, имевший всего один людской вагон, распустился с горки вдвое дольше, чем положено по норме. Простоял состав из-за несоблюдения технологического процесса больше, чем полтора часа.

«ОБЫЧНОЕ ЯВЛЕНИЕ»

К подобным потерям времени на Смычке привыкли, их считают обычным явлением. Инженер по анализу работы станции тов. Явлинская, техник — нормировщик тов. Рогачева фиксируют все эти факты, но не обобщают, не анализируют их. Подробного делового анализа работы смен по станции не ведется, людей не мобилизуют на устранение всех этих недостатков.

В этом одна из причин невыполнения технологического процесса и медленной обработки поездов на станции Смычка.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Зам. отв. редактора
А. И. ТОРСУНОВ.

А. КОБЕЦ.