

ПУТЕВКА

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

№ 31 (2162)

Вторник, 3 марта 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

„Необходимо, чтобы наша промышленность, особенно военная промышленность работала с удвоенной энергией. Необходимо, чтобы с каждым днем фронт получал все больше и больше танков, самолетов, орудий, минометов, пулеметов, винтовок, автоматов, боеприпасов“.

(ИЗ ПРИКАЗА НАРКОМА ОБОРОНЫ ТОВ. СТАЛИНА).

Женские кадры — мощный резерв транспорта

В дни Отечественной войны в коллектив работников нашей дороги вошло новое трудовое поколение. В депо, на станции, околотки пути и на другие участки, заменяя мужчин ушедших на фронт, пришли их жены, сестры и матери.

Патриотки родины горячо откликнулись на призыв идти работать на транспорт и успешно овладевают различными железнодорожными профессиями. Многие из них уже работают на производстве и показывают пример социалистического отношения к труду. Вся дорога знает стахановку Свердловского вагонного депо тов. Кыштымову, старшую телеграфистку Тюменского отделения тов. Рогачеву, стрелочницу ст. Вагай тт. Логинову, Петрову и многих других энтузиастов производства, практическими делами доказавших свою любовь и преданность партии большевиков.

У нас на дороге обучается около двух тысяч женщин. Они готовятся стать машинистами, поездными вагонными мастерами, электромеханиками, слесарями, токарями и стрелочниками. И там, где этому делу партийные, хозяйственные и профсоюзные организации придали государственное значение и поняли всю важность подготовки женских кадров в военное время, — приказ № 543-Ц наркома товарища Л. М. Кагановича выполняется успешно. Хорошо идет подготовка кадров во многих организациях Егоршинского отделения, где вновь обучается 77 и повышает квалификацию 50 женщин. Неплохо обстоит дело в 5 и 13-й дистанциях пути.

Однако в общем по дороге подготовка женских кадров идет неудовлетворительно и особенно по таким важнейшим профессиям, как кондукторы, помощники машинистов, ремонтные рабочие пути и слесари. Приказ наркома о подготовке женских кадров отдельных хозяйственных руководителей не выполняются. Они самоустранились от этого и пустили дело на самотек. Руководители Свердловской дистанции пути т. Карякин, депо Свердловск-сортировочная тов. Бондарь и Верхотурской дистанции пути тов. Золоташко до сих пор не могут найти время для того, чтобы по-настоящему взяться за выполнение приказа наркома. Жалуясь на недостаток квалифицированных кадров, они забывают о их повседневной, систематической подготовке.

Контроля со стороны партийных организаций за работой отдела подготовки кадров и отделов приема и увольнения не было и это отрицательно сказалось на ходе всей работы, а в отдельных случаях привело к полному забвению этого важнейшего участка. Перестраивая свою деятельность на военный лад, партийные, хозяйственные и профсоюзные организации одной из основных задач должны поставить подготовку кадров.

Женщины-общественницы готовы отдать свой труд родине. Они хотят изучить транспорт и встать к станкам и агрегатам, вести поезда, командовать движением, ремонтировать вагоны и паровозы. Много женщин уже работает на нашей дороге, но обстановка требует еще более широкого внедрения женского труда. Приказ № 543-Ц является программой боевых действий. Четко выполняя его, мы создадим мощные трудовые резервы и тем самым еще больше укрепим связь тыла и фронта.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 1 марта)

В течение 1 марта наши войска преодолевая сопротивление и отбивая контратаки противника, на некоторых участках фронта, заняли несколько населенных пунктов.

За 27 февраля уничтожено не 38 немецких самолетов, как об этом сообщалось ранее, а 47 самолетов противника.

За 28 февраля сбито в воздушных боях 34 немецких самолета, огнем зенитной артиллерии 1 самолет и уничтожено на аэродромах 33 самолета противника. Всего за этот день уничтожено 68 немецких самолетов. Наши потери — 14 самолетов.

За 1 марта под Москвой сбито 2 немецких самолета.

За 28 февраля частями нашей авиации уничтожено и повреждено 12 немецких танков, 410 автомашин с войсками и грузами, свыше 280 повозок с боеприпасами, 5 автоцистерн и 7 железнодорожных цистерн с горючим, 26 орудий, 8 зенитно-пулеметных точек, 7 минометов, 18 пулеметов, взорвано 2 склада с боеприпасами, разрушено 53 железнодорожных вагона и 2 паровоза, поврежден 1 железнодорожный эшелон, рассеяно и частично уничтожено до эскадрона конницы и свыше 3 батальонов пехоты противника.

Танкисты части, которой командует тов. Юрченко (Юго-Западный фронт), взаимодействуя с кавалерийской частью, за один день боев уничтожили 7 немецких орудий, 4

миномета и захватили много трофеев. Противник потерял убитыми 650 солдат и офицеров.

В бою за населенный пункт К. подразделение, где командиром тов. Вознесенский (Калининский фронт), наголову разбило немецкую часть. На поле боя осталось 360 вражеских трупов. 10 солдат и офицеров сдались в плен. Подразделение захватило большие трофеи.

Тяжелый танк лейтенанта тов. Лисовец, ворвавшись в расположение противника, огнем и гусеницами уничтожил более 200 немецких солдат и офицеров, смял 2 противотанковых орудия, 4 миномета, 4 пулеметных точки и разгромил немецкий обоз с продовольствием.

6 красноармейцев-разведчиков во главе с тов. Ершевым вступили в бой с вражеским дозором. Тов. Ершев уничтожил в этом бою офицера и 3 солдат. 10 немцев сдались в плен.

Отряд карело-финских партизан под командованием тов. С. атаковал проходившую через лес механизированную колонну белофиннов. Несколько связками гранат партизаны подорвали 2 неприятельских танка и уничтожили их экипажи. Обстрелянная из автоматов и пулеметов финская пехота разбежалась, оставив на снегу большое количество трупов.

Рационализация и изобретательство — в фонд обороны

Ценное нововведение

При содействии комиссии Академии наук по мобилизации ресурсов Урала на нашей дороге проводились изыскания заменителей шамотного кирпича, употребляемого для кладки сводов паровозной топки. Недавно на паровозе ФД был уложен свод из особого кирпича, добываемого на Шабровском руднике. Свод выложен на смеси магнезитового порошка с огнеупорной глиной.

Первые поездки дали положительные результаты. Новый кирпич вполне заменил шамотный, являющийся дефицитным. Медленное остывание нового свода выравнивает тепловой режим топки, предохраняет от резких охлаждений, способствует экономии топлива.

Сейчас такие своды укладываются и на других паровозах.

Работа по изысканию заменителей имеет огромное значение. Поэтому использование талькового кирпича вместо шамотного является ценным нововведением.

Организуем производство горелок

Рационализаторы и изобретатели нашей дороги сделали уже большую работу по изысканию заменителей отдельных дефицитных материалов. Они умело использовали внутренние ресурсы, по возможности к увеличению производительности труда рационализаторами и изобретателями каждый день встают новые вопросы, требующие разрешения. Работать нужно не только над сложными техническими сооружениями, но даже над незначительными на первый взгляд вещами. В частности, большое значение имеет сейчас в наших условиях изготовление горелок для керосиновых ламп.

Потребность в таких горелках велика. Они незаменимы в сигнальном хозяйстве. Используя внутренние ресурсы, на дороге необходимо организовать массовое производство горелок — 3, 5, 7 и 10 линий плоского горения и 10—14 и 15 линий круглого горения. Для того, чтобы успешно разрешить эту задачу, за дело

Отступая из деревни Гребнево, Держинского района, Смоленской области, немецко-фашистские мерзавцы расстреляли группу пленных раненых красноармейцев.

Известно, что немецкая промышленность испытывает острый недостаток меди. Проводимая гитлеровцами кампания по сбору меди и медных монет позорно провалилась. Тогда германское правительство объявило с 1 марта все медные монеты недействительными и предложило обменять их на бумажные. Однако население упорно хранит медную монету, не желая обменивать ее на ничего не стоящие бумажные деньги. В связи с этим германское информационное бюро 28 февраля выступило с угрозами по адресу тех, кто саботирует это распоряжение немецких властей. Гитлеровцы требуют, «чтобы дети пересмотрели содержимое своих копилочек и своевременно обменяли медные пфенниги». Германское информационное бюро предупреждает, что несдача монет повлечет «за собой привлечение к ответственности». Плохи, повидимому, у гитлеровцев дела, если они занялись за детские копилочки.

Стахановец машиностроительного завода в Комсомольске-на-Амуре тов. Сазонов, получив срочное задание, больше суток не выходил из цеха и закончил работу за 28 часов вместо 93 часов по норме.

(Принято по радио).



Начальник станции Лобва тов. А. М. СУСЛОПАРОВА, награжденная медалью «За трудовое отличие».

Фото В. Лежнина.

Совещание стахановцев г. Свердловска

Вчера открылось совещание стахановцев города Свердловска. Основной вопрос повестки дня — соревнование предприятий Свердловска и Тагила — промышленных центров Урала.

Совещание должно послужить началом нового мощного подъема стахановского движения. Задача сейчас состоит в том, чтобы от успехов передовых людей переходить к успехам бригад, цехов, целых предприятий, повседневно вырабатывать новые кадры стахановцев военного времени — подлинных героев трудового фронта. Железнодорожники Свердловского узла послали на городское совещание 100 стахановцев — передовых машинистов, диспетчеров, составителей, стрелочников, путевых обходчиков. Это — лучшие люди узла. Работая по-боевому, они отдадут все свои силы на помощь фронту, на помощь бойцам доблестной Красной Армии.

Среди них — известный на дороге составитель поездов станции Свердловск - сортировочная тов. Фетисов. Он делает все для того, чтобы выполнить и перевыполнить план формирования поездов, применяет в своей работе методы знатных составителей железнодорожного транспорта.

В числе участников совещания — машинист паровозного депо Свердловск - пассажирская тов. Слаутов. Работая по-луниински, тов. Слаутов добивается высокого пробега локомотива. Его паровоз уже прошел 90 тысяч километров без подмочного ремонта, но прокат бандажей настолько невелик, что есть все возможности довести пробег до 150 тысяч километров. Над выполнением этого обязательства и работает тов. Слаутов.

Железнодорожники нашей дороги хорошо знают электрообмотчицу Свердловского вагонного участка тов. Кыштымову, которая дает высокую производительность труда. Она также является участником совещания стахановцев.

В работе совещания принимают участие стахановцы Свердловского узла — путеобходчик тов. Васев, машинист тов. Аксенов, диспетчер тов. Ширяев и многие другие. Они поделятся опытом своей работы, расскажут о том, как выполняют клятву, данную уральцами в новогоднем письме товарищу Сталину.

ЕПЕРИН — начальник группы изобретательства и внедрения новой техники.

Обеспечить четкую и бесперебойную работу станций

Укрепить производственную дисциплину на Свердловском узле

Что мешает работе станции



Машинист депо Кузино тов. М. А. ШАРОНОВ по-лунински ухаживает за своим паровозом. Фото В. Ложкина.

РЕЙС БРИГАДЫ АГИТПОЕЗДА

Большую политико-массовую работу провела бригада агитпоезда дорпрофсожа на Егоршинском отделении. Вместе с узловым парткомом станции Егоршино бригада организовала большой вечер железнодорожников, на котором лектор агитпоезда тов. Галкович прочла доклад о международном положении, а театрально-эстрадная бригада дала концерт. Всего за поездку по Егоршинскому отделению бригада организовала 12 лекций о текущем моменте, 8 вечеров и концертов, 4 консультации для агитаторов и чтений-беседчиков. Бригада агитпоезда помогла оформить клуб и красные уголки на станции Туринск, Тавда, Егоршино. На отделении она выпустила два сатирических бюллетеня.

На Кузинском отделении бригада провела большую политико-массовую работу в связи с XXIV годовщиной Красной Армии. Здесь были прочитаны железнодорожникам лекции на темы: «О XXIV годовщине РККА», «Ленин и Сталин — организаторы Красной Армии», «Борьба Красной Армии против немецких оккупантов в 1918 году», «Великая отечественная война и дальнейшее укрепление Красной Армии».

Вся массово-политическая работа, которую проводит бригада агитпоезда, подчинена основному — мобилизовать железнодорожников на помощь фронту.

А. ХАИТ.

Железнодорожники Свердловского узла за последние два месяца проделали большую работу по развозу и разгрузке огромного потока вагонов, прибывших из прифронтной полосы с эвакуированным оборудованием и имуществом. Положение было чрезвычайно серьезное. Сотни вагонов, скопившихся на станциях Свердловск, Свердловск-сортировочная и Шарташ крайне затрудняли работу узла, задерживали продвижение поездов на Запад.

Свердловские железнодорожники сумели преодолеть эти трудности. Были организованы специальные колонны грузчиков, перестроена грузовая работа клиентуры. Во всем этом большую помощь узлу оказали НКПС, Свердловский обком ВКП(б) и руководство дороги. В результате свердловчанам удалось в короткий срок вывести тысячи вагонов с местным грузом и разгрузить узел.

Теперь Свердловский узел работает лучше. Подняты десятки составов, брошенных на подходах.

За последние дни станция Шарташ не только выполняет задания, но и оказывает помощь другим станциям. Составители тт. Удачин и Семенов облегчают работу Свердловск-сортировочной, формируя прямые поезда на Тагильское отделение. Лучше стала работать станция Свердловск-товарная, перестраивает грузовую работу станции Свердловск.

Однако узел еще не вышел из полосы затруднений, не выполняет заданий по приему и отправлению поездов. Между тем среди некоторой части командиров наблюдается самоуспокоенность. Намечались только проблески улучшения, а люди решили, что можно успокоиться, передохнуть.

Главное, чего сейчас недостает на узле, — это организованности в работе, крепкой производственной дисциплины.

Взять станцию Свердловск. Здесь отправление поездов по графику снизилось в феврале до 30 процентов. Причины этого кроются в разболтанности, недисциплинированности отдельных работников станции. Срывы и задержки поездов происходят чаще всего из-за неготовности составов, опозданий кондукторских бригад, большого числа случаев брака и аварий.

Составитель Головин 15 февраля разрезал централизованную стрелку и свалил вагоны, задержав на 3 часа отправление нескольких поездов. 18 февраля, формируя состав поезда № 650, составитель Никулин поставил в него 28 вагонов, следующих совершенно по другим направлениям. Из-за переработки состава поезд был задержан на 3 часа 40 мин.

21 февраля тот же составитель Никулин и сцепщик Пономарев при формировании состава не вынули из-под вагона тормозной башмак и свалили с пути 8 цистерн. В результате на несколько часов было задержано отправление большого числа цистерн под налив и целого ряда поездов.

Станция часто задерживает подачу вагонов с углем и металлом для Уралмашзавода. Только за две первые декады февраля из-за несвоевременной подачи к фронтам выгрузки не было разгружено более тысячи вагонов. Срывы и задержки поездов из-за разгильдяйства отдельных работников происходят ежедневно. Но ни начальник станции тов. Минюхин, ни партийная и профсоюзная организации не принимают действенных мер к укреплению производственной дисциплины.

Плохо работает и станция Свердловск-сортировочная. В феврале здесь даже снизилось количество отправляемых поездов. Основная причина этого — завешенный оборот паровозов. Готовые поезда с важнейшими грузами — металлом, рудой, углем, лесом и т. д. сутками простаивают на станции из-за несвоевременной подачи паровозов и электровозов. Повинны в этом диспетчеры отделения движения и машинисты, не выполняющие норм участковой скорости движения поездов, особенно на Кузинском и Дружининском направлениях. Однако многое зависит и от работы станции. За 22 дня февраля здесь было 14 случаев срыва поездов по неготовности составов.

Неорганизованность в работе дошла до того, что горочники и составители часами просиживают без дела. 21 февраля дежурный по горке тов. Протасов выполнил задание по распуску вагонов всего лишь на 43 процента и в те-

чение 5 часов 55 минут сидел без дела. Сменивший его тов. Нехорошкин выполнил задание на 48 проц. и 6 ч. 15 мин., более половины дежурства, сидел без дела. С ним сидела и вся бригада горочников. Такие факты имеют место каждый день.

Дело в том, что на станции наблюдается ярко выраженная односторонность движения поездов. Парк нечетного направления переполнен вагонами и здесь люди сидят потому, что им негде работать. А в четном парке люди сидят потому, что им нечего делать, недостаточен подход поездов в разборку. Но начальник станции тов. Иванов никак не думается до того, чтобы облегчить один парк за счет загрузки другого. И люди бы не сидели и не было бы срывов поездов по неготовности составов.

Брак и аварии приобрели на станции большие размеры. Не проходит дня, чтобы не было случая боя или схода вагонов, разреза стрелок и т. д. Бракоделы, вроде дежурного по станции Кинева и составителя Бессонова, буквально дезорганизуют работу. Но командиры станции и участковый ревизор по безопасности движения поездов тов. Козелло не принимают решительных мер предупреждения брака и аварий.

Много недостатков в работе Свердловского узла. Сейчас перед железнодорожниками стоит важнейшая задача — больше грузить и перевозить руды, угля, кокса, флюсов заводам черной металлургии, больше металла заводам оборонной промышленности и машиностроения. Свердловский узел обеспечивает сырьем важнейшие предприятия Урала — ВИЗ, Уралмашзавод и другие. Необходимо в кратчайший срок изжить неподачу вагонов к фронтам выгрузки, обеспечить четкую информацию клиентов о подходе грузов, так поставить дело, чтобы металлургические заводы не испытывали ни малейшего недостатка в сырье.

Командиры, партийные и профсоюзные организации Свердловского узла обязаны укрепить производственную дисциплину, вести беспощадную борьбу с бракоделами и разгильдиями, мобилизовать все резервы узла для бесперебойного движения поездов.

Г. ЮРИН.

Станция Дружинино находится на стыке трех дорог и является одной из решающих на нашей дороге. В январе заданье по приему и отправлению поездов она выполнила всего на 58 процентов. Это объясняется тем, что четные и особенно нечетные составы простаивали в ожидании паровозов, которые задерживались в депо, на участках. Как система в 18 часам отчетных суток на станции всегда имеется большое количество готовых необработанных составов. Так, например, 12 февраля было 8 готовых составов при наличии двух паровозов Казанской дороги. Паровозы с Казанской у нас считают «чужими», их задерживают под экипировкой по 5-6 часов.

Отрицательно влияет на работу станции нарушение плана формирования, которое допускается в поездах, прибывающих с Южно-Уральской и Казанской дорог. За январь станция Дружинино приняла 52 поезда с нарушением плана формирования. Так в поезде № 206 груз, следующий в Кузино, был расположен в восьми местах, вместо того, чтобы быть подобранным в одном месте. За соряет поезда также станция Свердловск-сортировочная. Она отправляет их без подбора вагонов, что вынуждает делать переработку и задерживать их.

Следует отметить также и плохую работу самой станции Дружинино. В январе здесь были нарушения Правил технической эксплуатации по вине старшего стрелочника Елисеева, машиниста Шерстнева и составителя Елисеева Д.

Влияет также на успех в работе нечеткая, неряшливая разметка вагонов работниками нашей технической конторы. Имеются случаи засылки вагонов без документов и документов без вагонов. В этом виновны технические конторщики Данилова и Кобылова, списчик вагонов Щербакова. В их работе еще не изжит брак.

У нас есть стахановцы, которые показали себя дисциплинированными и энергичными работниками. К таким можно отнести составителя тов. Можева, всегда выполняющего план работы на 133 процента, сцепщика Климкина и скрутчика Карпова, систематически дающих не ниже 145 проц.

Лучшие стрелочники тт. Завьялова, Баладина, Ларионов и Горкунов не только отлично содержат стрелки, но и учат этому молодых работников.

Опираясь на лучших стахановцев, используя их опыт, руководителям станции необходимо принять все меры к коренному улучшению работы и добиться того, чтобы станция стала передовой.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер станции Дружинино.

МОЛОДЫЕ РАБОЧЕ-ПУТЕЙЦЫ

Бригадиром 9-го околотка тов. Кузьминых работает недавно, да и бригада его состоит из молодых рабочих и по стажу и по возрасту. Под руководством бригадира они быстро усваивают передовые методы труда. Сейчас на укладке карточек бригада выполняет задание на 160 процентов.

Так же по-боевому справляется с укладкой карточек и перешивкой пути бригада тов. Арапова. Опытные рабочие тт. Михайлов, Макарова, Спирина дают за смену по две нормы.

В. СМЕКАЛОВ — Кузинская дистанция пути.

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

ЛЮДИ НАШЕЙ ДОРОГИ

БОЕЦ ТЫЛА

Услышав гудок паровоза, путевой обходчик вышел на обочину железнодорожного полотна и, вынув желтый флажок, приготовился к пропуску поезда. Через несколько минут, подняв вихри снежной пыли, мимо него с грохотом промчался мощный паровоз, таща за собой длинный хвост товарных вагонов.

— Тяжеловес. Не иначе, как Шаронов ведет, — подумал обходчик, наблюдая за быстро удаляющимся составом.

Путевой обходчик не ошибся. Этот поезд действительно вел машинист депо Кузино Михаил Александрович Шаронов, известный на отделении, как один из передовиков лунинского движения. С первых дней Отечественной войны бригада этого паровоза работает по-фронтному и добилась отличных результатов.

— Хорошо подготовив свой паровоз к суровой уральской зиме, — рассказывает тов. Шаронов, — бригада тем самым обеспечила его безотказную работу в любых условиях.

Этот лунинец отлично знает, как можно увеличить срок службы машины, ее отдельных частей и деталей. Тщательный уход за механизмами и котлом дает возможность бригаде перевыполнять нормы межпромывочного пробега. И потому неудивительно, что при постановке паровоза на промывку, записывается только три-четыре пункта ремонта, а все остальное бригада делает сама. Полунински ухаживая за локомотивом, правильно эксплуатируя его в пути следования и на стоянках, бригада экономит уголь. Особенно в этом деле велика роль помощника машиниста тов. Зубенко. Правильно производить отопление — большое искусство. С начала года этой бригадой сэкономлено 8 тонн «черного золота».

Михаил Александрович — всегда спокойный и ровный в обращении, заботливый по отношению к подчиненным, требователен к ним и сам с особой точностью выполняет свои обязательства. Скромность — отличительная черта этого машиниста. Расска-

зывая о работе лучших бригад депо, он искренне радуется победам своих товарищей.

— Наши паровозники с честью выполняют обязательства, данные в новогоднем письме товарищу Сталину, — отмечает он. — Вместо 100 тяжеловесных поездов в январе проведено 106. Лишних грузов перевезено около 8 тысяч тонн. Разве это не достижение? — спрашивает тов. Шаронов. И продолжает:

— Мой напарник тов. Бессонов, мастер кривоносовых скоростей, провел немало тяжеловесных составов и систематически экономит топливо.

По присущей скромности тов. Шаронов забывает сказать, что и сам он водит тяжеловесные поезда на большом клепане и всегда, отправляясь в поездку, вступает в соревнование с командирами движения.

— Поезд доставлю раньше расписания, — говорит он диспетчеру тов. Саугину. Будет ли «зеленая улица»?

Когда доставка командира обеспечена, рука машиниста еще увереннее ложится на реверс. Паровоз медленно тронул с места тяжелый состав, и сотни колес, совершая свой первый полуобо-

рот, заскрежетали, заехали пронзительно и неприятно для уха. Набрав скорость, поезд уходит вдаль, и серые клочья дыма летят в сторону, постепенно тая за синими гребнями леса.

— Будем ли брать воду на следующей станции? — спрашивает кочегар тов. Орлов.

— Возможно скрещение? Тогда времени на все хватит, — решает помощник тов. Зубенко.

— Нет, — отвечает механик. — Есть договоренность. Диспетчер дает «зеленую улицу».

Морозный ветер врывается в окно будки, но машинист не чувствует холода. Вот впереди показался семафор, мелькнули стрелочная будка и переезд с закрытым плагбаумом. На путь, куда принимали поезд, вышел дежурный по станции с жезлом в проволочном кольце.

— Напроход, удовлетворенно подумал машинист, наблюдая в окно, как кочегар на ходу обменялся жезлами с дежурным.

Так, действуя в тесном содружестве с диспетчером, машинист тов. Шаронов перевез немало грузов, идущих на фронт.

На своем посту этот машинист работает по-фронтному.

Д. ЕГОРОВ.