

ПУТЕВКА

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

№ 41 (2172)

Суббота, 21 марта 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

Предмайское социалистическое соревнование железнодорожников — это соревнование за быстрейшее продвижение поездов по графику, за повседневную помощь героической Красной Армии!

График — нерушимый закон транспорта

График движения поездов был и остается неприменимым законом транспорта. И теперь, в дни войны работа железнодорожников точно по графику является первейшим требованием. Поезда с вооружением и боеприпасами для фронта, с металлургическим сырьем для промышленности должны двигаться на высоких скоростях строго по расписанию. Без этого не мыслима повседневная крепкая связь тыла с фронтом.

Дело чести каждого железнодорожника строго соблюдать график, бороться за его нерушимость. И первая роль здесь принадлежит диспетчеру. Он должен быть постоянно связан с дежурными по станциям и машинистами, проявлять максимум маневренности в работе, как это делает диспетчер Николай Новиков.

Маневренность является непременным условием и для дежурного по станции, который также занимает одно из ведущих мест в ряду железнодорожников, борющихся за продвижение поездов по графику. Каким бы трудным ни было положение на станции, дежурный должен во всех случаях находить скрытые резервы для скоростного продвижения грузопотока.

Пример такого маневрирования показал в свое время дежурный по станции Гороблагодатская тов. Куликов, он добивался высокого процента отправления поездов по графику.

Опыт работы тов. Куликова хорошо известен, но все еще не получил широкого распространения на дороге.

Есть у нас и передовые диспетчеры. Отличных результатов добился 14 марта диспетчер Свердловского отделения тов. Ганин. Машинист тов. Четков вел из Синарской угольный маршрут. На участке было трудное положение. Тогда тов. Ганин предложил машинисту проехать станцию Хромцовскую без набора воды и заверил его, что в таком случае он предоставит ему возможность пройти остальные пункты на проход. Машинист выполнил просьбу диспетчера и поезд проследовал по участку точно по графику.

Хорошо продвигаются поезда на линии между Свердловском и Кузино. На остальных же участках мало утешительного. Вот уже продолжительное время дорога не справляется с основным измерителем — движением поездов по графику. Составы с важнейшими грузами подолгу простаивают на станциях и на подходах к ним, расписание их движения постоянно нарушается. Это вошло в систему и стало настолько привычным, что нарушение графика давно перестали считать преступлением. А между тем остановки поездов, приводящие к разрыву транспортного конвейера, расцениваются не иначе как преступление. Например, на Свердловском отделении за первую декаду марта отправление поездов по графику составило 39 процентов, а проследование всего лишь 13 процентов.

В новогоднем письме товарищу Сталину железнодорожники-уральцы поклялись с каждым днем крепить связь фронта и тыла. Поэтому, чтобы выполнить свою клятву, железнодорожники нашей дороги — люди всех профессий, обязаны строго соблюдать график движения поездов — железный закон транспорта.

Продвигать металл и уголь, как диспетчер Новиков

Два тяжеловесных маршрута

Диспетчер Надеждинского отделения комсомолец Николай Новиков показывает пример, как нужно продвигать поезда с грузами Наркомчермета.

19 марта, работая в боевом содружестве с машинистами, он организовал два тяжеловесных маршрута для металлургических предприятий: один со станции Богословск, груженный углем повел машинист тов. Людинов-

ский, другой со станции Марсята, груженный рудой взял машинист тов. Жадов. Каждый состав превышал установленную норму на 150 тонн.

Диспетчер - лудинец, заключив социалистический договор с машинистами на скоростное продвижение поездов, предоставил им на всем участке «зеленую улицу». Тт. Людиновский и Жадов образцово провели тяжеловесные маршруты.

ПОМОЩЬ СОСЕДНИМ УЗЛАМ

В начале марта передовые смены станции Дружинино решили в порядке социалистической помощи формировать такие передачи, которые проходили бы станцию Кузино без переработки.

В первые же десять дней было сформировано 12 передач прямого назначения. Особенно быстро и хорошо формируют подобные поезда составители тт. Мокеев, Кусков и дежурный по парку тов. Скопцов.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

НА КРИВОНОСОВСКИХ СКОРОСТЯХ

Многие машинисты Свердловского паровозного депо работают в эти дни по боевому, по-военному. С повышенной скоростью водят они поезда с важнейшими грузами.

18 марта механики тт. Хабичев и Быков на кривоносских скоростях провели сдвоенный угольный маршрут. Участок Синарская — Свердловск они проследовали за 3 часа 49 минут.

Увеличили пропускную способность станции

Активно включились в предмайское социалистическое соревнование работники коллектива станции Поклевская. 18 марта смена дежурного по станции тов. Лапшина перевыполнила план приема нечетных поездов на 130 процентов.

Хороших показателей смена добилась в результате слаженности работников всех служб. Движенцы, паровозники и вагонники решали одну задачу — перевыполнить план приема и отправления поездов.

По-боевому справились с заданием старшие стрелочники тт. Шушарина, Стариков, значкист сталинского призыва дежурный по депо тов. Старков и другие.

Коллектив смены тов. Лапшина обязался закрепить достигнутые результаты, обеспечить перевыполнение плана приема и отправления поездов, работать без брака.

А. ХАИТ — уполномоченный руководства дороги на станции Поклевская.

Договора с машинистами на одну поездку

Борясь за скоростное продвижение поездов передовые диспетчеры Свердловского отделения широко практикуют заключение договоров на одну поездку с машинистами и кондукторами. Цель этих договоров — четко и быстро провести поезд.

Диспетчер участка Свердловск-Синарская т. Ломакина заключила договор с машинистом т. Четковым на скоростное продвижение поезда № 218. Договор был выполнен.

17 марта диспетчер тов. Бельчиков обеспечил продвижение поездов №№ 191 и 151 на участке Свердловск — Кузино со скоростью, значительно превышаю-

щей установленную норму.

Часто заключает договора с паровозными и кондукторскими бригадами диспетчер тов. Милославин, командующий движением поездов на участке Дружинино — Свердловск.

Диспетчер тов. Ганин использует передачу социалистических путевок машинистам через дежурных по станциям. 16 марта в путевке, переданной машинисту тов. Кишкину, диспетчер обязался пропустить поезд № 111 на проход от станции Синарская до ст. Свердловск - сортировочная. Машинист также взял обязательство и хорошо проследовал по участку.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 19 марта)

В течение 19 марта на фронте существенных изменений не произошло.

За 18 марта уничтожено 16 самолетов противника. Наши потери — 7 самолетов.

За 19 марта под Москвой сбито 5 немецких самолетов.

В течение 18 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено 85 немецких автомашин с войсками и грузами, 110 повозок с боеприпасами, 4 автоцистерны с горючим, 19 орудий, 14 зенитно-пулеметных точек, 21 миномет, взорваны склад с боеприпасами и склад с горючим, рассеяно и частью уничтожено до 3 рот пехоты противника.

За два дня наши части, действующие на отдельных участках Ленинградского фронта, уничтожили свыше 2500 вражеских солдат и офицеров. Артиллерийским огнем и действиями разведывательных групп разрушено 9 блиндажей, землянок и наблюдательный пункт противника. Уничтожено 2 танка, полевая артиллерийская батарея, 2 противотанковых орудия, несколько станковых пулеметов и взорван склад боеприпасов. Захвачены трофеи: 6 орудий, 28 пулеметов, 5 минометов, несколько противотанковых ружей, 8 автоматов, 13 радиостанций, 19.000 винтовочных патронов, 1.000 мин, 500 ручных гранат, 500 ракет и другое военное имущество.

Одна наша часть (Юго-Западный фронт) в результате упорных боев с противником заняла три населенных пункта, захвачены 1 танк, 3 орудия, 12 пулеметов, 100 винтовок и 150 ящиков патронов. На поле боя остались сотни вражеских трупов.

Подразделение лейтенанта Полещук после упорного боя вышло немцев из деревни С. Тов. Полещук в этом бою меткими выстрелами из винтовки уничтожил 10 гитлеровцев. В ходе боя на отважного лейтенанта пала группа немецких автоматчиков во главе с офицером. Выстрелом в упор тов. Полещук убил офицера, схватил его автомат и, открыв огонь по вражеским автоматчикам, обратил их в бегство.

Ученик 6 класса одной из школ Петя Нестеренко под пулеметным и минометным огнем за три дня вынес с поля боя 14 раненых бойцов вместе с их оружием.

Несколько объединенных партизанских отрядов Ленинградской области под командованием тт. В. и Т. совершили нападение на немецкий батальон, оставив-

шийся в деревне С. Бойцы отрядов истребили 70 солдат и офицеров противника. Партизанский отряд под командованием тов. С. выбил немцев из двух населенных пунктов. Партизаны захватили 45 ящиков со снарядами, 5 подвод с продовольствием, 100 парашютов и другие трофеи. Гитлеровцы потеряли убитыми и ранеными 200 своих солдат и офицеров.

Ниже приводится текст донесения одной из дивизий, входящей в состав 13 немецкого армейского корпуса, от 29 января 1942 года: «С 20 июля наша войсковая часть находится почти непрерывно в боях. Последние месяцы она днем и ночью ведет тяжелые оборонительные бои. Санитарные учреждения совершенно переполнены заболевшими и выбывшими из строя. Наши части уже 4—6 недель не имели возможности сменить белье, которое корчится от грязи. Особенно остро обстоит вопрос с бельем для солдат, страдающих поносами. Состояние здоровья войсковой части исключительно плохое. Небольшое количество солдат, выдержавших до сих пор все лишения, страдают в лучшем случае от обморожения 1-й и 2-й степени, катарром мочевого пузыря, кишечными заболеваниями и кожными заболеваниями. Среди солдат 100-процентная вшивость, у многих чесотка. В результате непрерывных боев, связанных с тяжелыми лишениями, моральное и физическое состояние войск сильно ослаблено. 80 процентов состава нуждается в длительном стационарном лечении».

В таком состоянии гитлеровские войки находились в январе. В феврале и марте Красная Армия нанесла противнику новые удары и еще больше надломил и подорвала моральное и физическое состояние немецких войск.

Вооруженная группа финских солдат, дезертировавших из армии, совершила нападение на продовольственные склады в городе Париккала. Во время стычки с шюцкоровцами, охранявшими склад, к солдатам присоединилась толпа местных жителей, главным образом женщин. Разогнав шюцкоровцев и раздав продукты голодному населению, солдаты скрылись в лесу.

Стахановцы уральских предприятий поставили на днях несколько выдающихся производственных рекордов. Токарь Н-ского завода тов. Киселев выполнил задание на 1.454 процента. Бурщик Илларион Янкин, методы которого переняли многие горняки, показал новый образец высокой производительности труда. Он перевыполнил трудовую норму в 13 раз.

Трибуна стахановского опыта

У селектора
на командном пунктеН. НОВИКОВ —
диспетчер Надеждинского отделения

Урал далеко от фронта. Но он живет жизнью фронта: кует грозное советское оружие, готовит боевые резервы для Красной Армии. Нескончаемым потоком движутся по нашей Уральской магистрали. Железнодорожники везут уголь, руду, флюсы для металлургических заводов; везут танки, орудия, пулеметы, боеприпасы и продовольствие фронту. На диспетчерском графике много линий, цифр, пометок. У диспетчера нет времени для долгих размышлений. Здесь нужна быстрая ориентировка, оперативность, точный и правильный расчет. Распоряжений диспетчера ждут каждую минуту дежурные по станции, по депо, машинисты, кондукторы.

...Поезд с коксом для Надеждинского завода имени Серова еще на соседнем Тагильском отделении, но я уже готовлюсь к быстрейшему его пропуску по своему участку. Внимание сосредотачиваю на стыковой станции двух отделений.

Вызываю по селектору дежурного по станции Верхотурье Бабайлова, автоматчика Копкина, главного кондуктора Окишева, списчика Якимову, дежурного по депо Кожина, машиниста Василия Ричина.

— Завод ждет кокса, — говорю я им. — Приложите все усилия к тому, чтобы быстро доставить поезд к месту назначения.

От каждого я слышу:

— Ваше задание будет выполнено.

С машинистом и кондуктором заключаю соглашение:

— Пропущу до Надеждинска на проход — обещаю я.

— Проедем без дополнительного набора воды станцию Лобва, не допустим задержки в пути — обязуются они.

Состав приближается к станции Верхотурье. Здесь все уже подготовлено, все на-чеку: машинист выехал на контрольный пост, главный кондуктор встречает состав на входных стрелках.

Поезд на станции. Все принимается за дело. Пока кондуктор принимает поезд, уже произведена смена локомотива, автоматчик опробовал тормоза, Якимова списала состав и подобрала документы. Прошло 20 минут. Маршрут снова готов в путь.

Поезд еще набирал скорость, а я уже вызвал по очереди всех дежурных по станциям и дал им распоряжение:

— Пропустите состав с коксом на-проход.

Поезду проложена «зеленая улица». Синяя линия на графике стремительно идет вверх, подползает ближе к цели.

Решаю подать кокс на завод поездным паровозом.

У селектора диспетчер транспортного цеха завода имени Серова тов. Борвинский.

— Состав подадим вам поездным паровозом, прошу вас обеспечить беспрепятственный прием груза, организовать быструю выгрузку с тем, чтобы мы успели к концу отчетных суток загрузить порожняк углем на Богословских коях.

Дежурный по станции Надеждинск тов. Чумаков уже приготовил путь для приема и сдачи состава.

В течение 10 минут станция поддала кокс на завод. Поезд проследовал участок на несколько часов раньше графика. А тем, что он был подан поездным паровозом на заводские пути, мы, во-первых, ускорили подачу груза под выгрузку, во-вторых, бы-

стро освободили приемо-отправочный путь станции и, в-третьих, сэкономили маневровые средства для производства другой работы.

Так продвигаю на участке почти каждый поезд.

Во время моего дежурства, как правило, поезда обрабатываются скоростными методами и идут от Верхотурья до Надеждинска на проход, без дополнительного набора воды на станции Лобва. Если бывает необходимо пропустить поезд без смены паровоза на станции Надеждинск до станции Богословск, то в этом случае набор воды производится только на одной станции Вагранская. Все это дает мне возможность продвинуть поезд по всему участку на 3—4 часа быстрее, а это значит заблаговременно подать порожняк к шахтам, обеспечить успешную погрузку угля.

Во всей своей работе я применяю метод знатного диспетчера-лунинца тов. Козлова. Его опыт помог мне, как и многим другим диспетчерам, сократить маневровые работы на узловых станциях, путем перенесения части этих работ на линию.

На линейной станции Замарайка скопляются грузы с двух участков нашего отделения. Раньше мы бывало по одному—два вагона цепляли к проходящим поездам, не тревожась за то, что этим самым мы осложняли работу ряда узлов дороги. Теперь же мы подбираем на Замарайке груз по маркам и составляем прямые поезда. Чаще всего таким грузом бывает бокситовая руда.

Поезда, сформированные на станции Замарайка, идут без переработки до пункта назначения, проходят транзитом Надеждинское, Тагильское, Свердловское отделения и идут на Пермскую.

Для обеспечения работы сортировочной станции Смычка, мы делаем прямые поезда для Свердловска. За два месяца этого года диспетчера нашего отделения всего отправили 85 прямых поездов, не требующих переработки.

До вступления на дежурство я предварительно ознакомлюсь с поездным положением на участке и иду на станцию. Здесь я присутствую на планерке вступающей смены, знакомя людей с предстоящим планом работы. Придя к этой смене в следующий раз, я не забываю рассказать об итогах предыдущего дежурства, обязательно отмечу передовых товарищей, укажу на ошибки в работе отдельных людей.

Кроме этого, я практикую в свободное от дежурства время выезды на решающие линейные станции. Здесь провожу совещания с работниками всех служб по вопросам скоростной обработки поездов, отправления и проследования их по расписанию.

Так я работал на южном диспетчерском круге. Недавно меня вызвал к себе начальник отделения тов. Канделинский.

— Хочу поставить вас на северный круг, — сказал он. — Надеюсь, вы обеспечите дело.

Я принял новый участок. Здесь главным образом сосредоточена погрузка грузов черной металлургии. Интересы фронта требуют от железнодорожников быстрой погрузки и продвижения этих грузов в первоочередном порядке.

— Если фронт требует — будет сделано, — вот мой ответ на любое задание, на любую работу.

В СОВНАРКОМЕ СССР и ЦК ВКП(б)
О заработной плате поездных и маневровых бригад
железнодорожного транспорта в военное время

Для устранения имеющихся ненормальностей в нормировании заработной платы поездных и маневровых бригад, выражающихся в недоучете важности и условий работы отдельных депо и узлов, и для обеспечения гарантированно-го минимума заработной платы поездных и маневровых бригад, Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) постановили:

1. Повысить заработную плату машинистов и их помощников, кондукторов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, составителей поездов, сцепщиков, скрутчиков, башмачников и операторов механизированных горок и установить им с 1 марта 1942 года следующие ставки основной заработной платы:

Профессии	Месячные ставки в рублях по разрядам депо, кондукторских резервов и узлов		
	I	II	III
Машинистам паровозов серий ИС, ФД и СОк, электровозов и тепловозов	700	625	550
Машинистам паровозов ЭХО, Декапот, СО и СУ	650	575	525
Машинистам паровозов прочих серий	600	550	500
Машинистам маневровых паровозов	550	500	475
Помощникам машинистов паровозов серий ИС, ФД, СОк, электровозов и тепловозов	450	420	385
Помощникам машинистов паровозов ЭХО, Декапот, СО и СУ	435	400	370
Помощникам машинистов паровозов прочих серий	400	375	340
Помощникам машинистов маневровых паровозов	385	350	325
Кочегарам паровозов серий ИС, ФД, СОк	350	320	300
Кочегарам прочих серий	315	290	265
Кондукторам курьерских поездов			
Главным	500	425	375
Старшим	325	300	250
Кондукторам пассажирских поездов: скорых, дальних, грузовых, сборных и транзитных			
Главным	400	350	325
Старшим	250	230	220
Младшим	200	180	170
Кондукторам пассажирских местных пригородных поездов и грузовых: передаточных, вывозных и хозяйственных			
Главным	350	325	300
Старшим	225	215	205
Поездным вагонным мастерам грузовых поездов	400	380	365
Составителям поездов	400	350	300
Сцепщикам, скрутчикам и башмачникам	300	275	250
Операторам механизированных горок	400	350	325
Сохранить порядок оплаты старших машинистов при строеной езде на 5 проц. выше установленных ставок для машинистов.			
2. Во изменение существующего порядка, начиная с 1 марта 1942 года, исчислять выполнение месячных норм выработки поездных и маневровых бригад за все рабочее время, фактически про-			

При выплате заработка по прогрессивным расценкам за перевыполненную часть месячной нормы доплата за сверхурочную работу не производится.

3. Учитывая трудные условия работы поездных и маневровых бригад на дорогах прифронтовых и на дорогах с напряженным грузооборотом, повысить с 1 марта 1942 года оплату труда поездных и маневровых бригад за каждую поездку (расценку за километр) или за маневровую работу:

а) на прифронтовых дорогах: на период от 1 марта до мая и с октября по апрель следующего года — на 30 проц., а на головных фронтовых участках — на 40 проц.;

на период май—сентябрь — на 20 проц., а на головных фронтовых участках — на 30 проц.;

б) на грузонапряженных дорогах: Томской, Омской, Карагандинской, Южно-Уральской, им. Л. М. Кагаповича, Пермской, им. В. В. Куйбышева, Пензенской, Казанской, Горьковской, Северной, Ярославской, Ленинской, Рязано-Уральской, Оренбургской, Сталинградской и им. К. Е. Ворошилова оплату за каждую поездку (расценку за километр) или за маневровую работу на период от 1 марта до мая и с октября по апрель следующего года повысить на 20 проц., а на период май—сентябрь — на 10 проц.

4. В целяхощрения паровозных бригад за отопление паровозов тощими и бурьми углями, антрацитами без подшихтовки жирными углями, смесями углей с содержанием тощих углей более 70 проц., а также при дровяном отоплении или смешанном угольно-дровяном, оплату за такие поездки производить по расценкам, повышенным на 10 проц.

5. Время простоя поездных бригад по причинам повреждения пути и водоснабжения, неприема поезда станцией, задержки отправления по вине станции оплачивается из расчета 75 проц., а на прифронтовых дорогах из расчета 100 проц., установленной ставки заработной платы.

6. В тех отдельных случаях, когда по независящим от поездных и маневровых бригад причинам их заработок окажется ниже довоенного заработка, выплачивать поездным и маневровым бригадам на прифронтовых дорогах как гарантированный минимум их средний довоенный заработок, а на всех остальных дорогах выплачивать гарантированный минимум в размере 75 проц. ставки заработной платы, установленной п. 1 настоящего постановления.

Собрание коммунистов Свердловского узла

19 марта состоялось собрание коммунистов Свердловского узла. С докладом о задачах партизанских отрядов по выполнению постановления Государственного Комитета обороны, о продвижении транзитных поездов, выполнении плана погрузки и выгрузки и освобожде-

нии порожняка, выступил секретарь свердловского горкома ВКП(б) тов. Недосекин.

Участники собрания, после оживленных прений, развернувшихся по докладу, приняли решение, в котором разработан ряд практических мероприятий, направленных

на улучшение работы узла.

Собрание послало приветственную телеграмму товарищу Сталину. Подробный отчет будет дан в следующем номере.

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