

ПУТЕВКА

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

№ 52 (2183) Четверг, 9 апреля 1942 г. Год издания 9-й Цена 10 коп.

Неустанно готовить кадры

Наши бойцы нанесли врагу немало сокрушительных ударов, но он еще силен и для того, чтобы окончательно разгромить его, советскому народу придется пережить немало трудностей. Война требует от каждого из нас напряжения всех сил и энергии.

«Необходимо, — сказал товарищ Сталин, — чтобы в нашей стране ни на минуту не ослабевала подготовка резервов на помощь фронту. Необходимо, чтобы все новые и новые войсковые части шли на фронт ковать победу над озверевым врагом».

В связи с этим перед предприятиями нашей дороги встала задача большой оборонной важности. Надо неустанно готовить новые хорошо обученные, производственные кадры на смену железнодорожникам, ушедшим на фронт. От выполнения этой задачи во многом будет зависеть четкая, слаженная работа всех звеньев железнодорожного конвейера. Следует помнить, что вследствие недостатка хорошо обученных кадров, наша дорога имела за последнее время несколько серьезных поражений.

Там, где этому важному делу уделяется большое внимание, видны положительные результаты.

На Кузинском отделении не плохо справились с задачей подготовки кадров вагонный участок, отделение движения и дистанция пути. Начальник отделения тов. Домбровский и начальник отдела приема и увольнения тов. Юшманов, осознав всю важность подготовки новых рабочих вместе с инспектором отдела подготовки кадров тов. Жалобным успешно справляются с поставленной задачей.

Плохо с этим делом в ряде служб Свердловского узла. Начальник отдела приема и увольнения вагонного участка Сорти-

ровичная тов. Новиков решил, что подготовка кадров его не касается и устранился от этой работы. Начальник станции Свердловск-пассажирская тов. Минюхин также этим не занимается. Сославшись на занятость, он передоверил все инженеру тов. Штейману, а тот, пользуясь отсутствием контроля, до сих пор не принял решительных мер и разрываванию индивидуального обучения рабочих.

В паровозном депо Егоршино за последнее время значительно увеличился объем работы. Следовало бы заняться подготовкой квалифицированных рабочих, но здесь об этом не думают. Не лучше обстоит дело и на дистанции пути. Начальник депо тов. Мурахтанов и дистанции тов. Присягин жалуются на недостаток кадров, но сами ничего реального не делают.

Перед дорожным отделом подготовки кадров поставлена большая задача — дать нашей дороге достаточное количество квалифицированных рабочих различных железнодорожных профессий. Для охвата обучением всего контингента рабочих следует создать не менее 150 групп. Однако материальная база, имеющаяся в распоряжении отдела подготовки кадров, возросших требований удовлетворить не может.

Отсюда ясно, что руководство дороги должно оказать немедленную и реальную помощь, иначе своевременное выполнение плана подготовки кадров будет поставлено под угрозу срыва.

Все партийные и профсоюзные организации должны помочь хозяйственникам в проведении мероприятий, направленных на выполнение плана подготовки кадров. Следует учесть, что от того, как будут готовиться новые кадры для нашей дороги, во многом зависит успешность ее работы.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 7 апреля)

В течение 7 апреля на фронте каких-либо существенных изменений не произошло.

За 6 апреля сбито в воздушных боях и уничтожено на аэродромах 79 самолетов противника. Наши потери — 19 самолетов.

За 6 апреля частями нашей авиации уничтожено или повреждено несколько немецких танков и бронемашин, 100 автомашин с войсками и грузами, около 30 повозок с боеприпасами, 35 полевых и зенитных орудий, 11 зенитно-пулеметных точек, 10 минометов, взорван склад с горючим и склад с боеприпасами, разрушен железнодорожный состав, рассеяно и частично уничтожено до 2 рот пехоты противника.

Наша стрелковая часть (Западный фронт), сломив упорное сопротивление противника, овладела одним из вражеских оборонительных рубежей. Захвачены 3 орудия, 8 пулеметов, 7 автоматов, радиостанция и другие трофеи. В окопах и блиндажах осталось около 100 трупов немецких солдат и офицеров.

Бойцы нашей части, действующей на одном из участков Калининского фронта, 6 апреля ружейно-пулеметным огнем сбили 6 самолетов противника. На другом участке фронта огнем нашей артиллерии подавлено 4 немецких артиллерийских батареи, 5 минометных батарей и подбит один танк.

Танк младшего лейтенанта Семенихина в течение одного дня четыре раза ходил в атаку на

врага. Отважный танкист уничтожил немецкий танк, 2 орудия противотанковой обороны, 2 минометных батареи, 3 пулеметных точки и разрушил 8 блиндажей. Танк лейтенанта Кутшера, дравшийся на этом же участке, в течение одного дня, уничтожил 2 танка противника, 2 орудия противотанковой обороны и пулеметную точку. Отважные танкисты нанесли большой урон живой силе противника.

Красноармейцы-повара Дмитриев и Федоров везли ужин на передовую позицию. Неожиданно они были обстреляны 5 немецкими автоматчиками. Умело замаскировавшись, красноармейцы открыли огонь и уничтожили 4 немцев. Один вражеский автоматчик взят в плен.

На территории Польши уже продолжительное время действует партизанский отряд, которым руководит Казимир Соколинский. Польские патриоты совершают смелые налеты на склады воинских частей и комендатуры немцев. За январь и февраль отряд уничтожил свыше 200 немецких солдат и офицеров. Партизаны взорвали несколько немецких воинских эшелонов и до 40 автомашин. В конце февраля Соколинский во главе отряда пробрался на немецкий аэродром в районе Н. и забросал гранатами дом, где спали немецкие летчики. Все гитлеровцы были уничтожены. На аэродроме польские патриоты сожгли 3 транспортных самолета «Ю-52», склад с бензином и запасными частями.

Пленный солдат 8 роты 92

Быстро очистить пути от снега и льда!

Дружными усилиями

Пять дней бушевала непогода, заметая пути. Шел снег, свистел зурый уральский ветер. Люди звали друг друга на борьбу со стихией.

Ударник сталинского призыва Мария Максимовна Алюханова — худенькая, энергичная женщина, ходила по домам, скликая своих подруг. Надо очистить пути, чтобы наши поезда шли быстро и без задержек. И жены железнодорожников станции Кузино вышли на очистку путей от снега. Некоторые из них изжили желание работать вместе с Марией Максимовной на снегоочистителе.

Тов. Алюханова и ее напарница тов. Тяпугина по суткам не сходили со снегоочистителя. Он проходил по дистанции, рассекая и бросая по сторонам пути одну за другой снежные глыбы.

По-стахановски работали на снегоочистителе ремонтные рабочие 4-го околотка тт. Аристова, Егорова, Вернина и братья Кочевы. Хорошо потрудились на очистке станционных путей домохозяйки тт. Пьянкова, Скоробогатых, Толстикова, Попова и другие.

Таковыми же темпами шла упорная борьба со снегом и на других участках Кузинской дистанции пути. Ни один поезд не был задержан на перегонах.

В. СМЕКАЛОВ — осмотрщик дистанции.

В результате неорганизованности

В последние дни на дороге выпало большое количество снега. На ряде станций и участков снежные заносы угрожали бесперебойному движению поездов. С целью предотвращения серьезных последствий и обеспечения нормальной работы транспорта 1 апреля наркоматом была дана на дорогу специальная телеграмма за № 2108, в которой нарком путей сообщения тов. Хрулев потребовал от руководителей дороги и службы пути принять все действительные меры к быстрой очистке всех станционных путей от снега.

Учитывая важность и оперативность работ разрешалось для этой цели использовать даже аппарат работников управления дороги, не связанных с движением поездов. Положение дел было серьезно, не терпело никаких

отлагательств и промедлений, тем более, что станционные пути, особенно Свердловск - пассажирская, Сортировочная и др. очень запущены и загрязнены.

Однако, с первого же дня в столь важному приказу на дороге отнеслись пренебрежительно. Четыре дня лежал этот документ без движения на столе заместителя начальника дороги тов. Красных.

Только 6 апреля работники управления дороги были мобилизованы на очистку станционных путей. Но и здесь не доставало организованности. Многие приступили к работам с большим опозданием. Люди не были даже разбиты на бригады.

Хорошим техническим оборудованием располагает служба пути, однако, не был использован ни один механизм.

М. ПАВЛОВ.

Слаженность и четкость

В ночь на 5 апреля на Тюменском отделении был большой снегопад.

Путьцы Тюменской дистанции оперативно справились со снежной стихией. Благодаря организованности. С самого утра, на помощь путевцам пришли рабочие, служащие города Тюмени, учащиеся

средних школ, школ ФЗО, колхозники — более тысячи человек.

Благодаря организованности и стахановской работе участником массового выхода на снегоборьбу, снежная стихия не отразилась на движении поездов.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.

ПРЕДМАЙСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

КВАРТАЛЬНЫЙ ПЛАН ПОГРУЗКИ ПЕРЕВЫПОЛНЕН

Коллектив железнодорожников станции Тюмень (начальник тов. Конев) энергично борется за выполнение государственного плана погрузки и этим самым оказывает активную помощь фронту.

Работники станции успешно справились с заданием по погрузке в первом квартале. Квартальный план погрузки выполнен на 102 процента.

Включившись в предмайское социалистическое соревнование железнодорожники станции Тюмень не сдают своих темпов.

8450 ТОНН ГРУЗА СВЕРХ ПЛАНА

Диспетчеры и паровозники нашего Надеждинского отделения, встав на предмайскую вахту, соревнуются на ускоренной продвижении грузов.

Каждое дежурство я заключало с машинистами договора на одну поездку и создаю им все условия для проведения тяжеловесных поездов. Передовые машинисты тт. Луканин, Ильиних, Трошев, Соболев, Гадов водят тяжеловесные поезда с высокой скоростью.

5 апреля, соревнуясь со мной, машинисты провели по Северному участку пять тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы 2150

тонн грузов. В ночь на 7 апреля проведено три тяжеловесных состава. Машинист тов. Ильиних провел одним паровозом из Самы в Надеждинский завод сдвоенный состав с местным грузом для металлургического завода им. Серова. Состав был на 1100 тонн тяжелее нормы. Однако машинист-патриот привел его на 1 час 35 минут раньше расписания.

За свои дежурства с 22 марта по 7 апреля я обеспечил проведение по Северному участку 19 тяжеловесных поездов. Сверх плана перевезено 8450 тонн груза.

Н. НОВИКОВ — диспетчер Надеждинского отделения.

ПЕРВОМАЙСКИЕ ПОДАРКИ БОЙЦАМ КРАСНОЙ АРМИИ

Железнодорожники станции Полевская готовят всевозможные подарки бойцам 3 гвардейской дивизии к первомайскому празд-

нику. Одни только работники станционных смен уже отправили тридцать коллективных посылок.

С. ЕВГЕНЬЕВ.

Товарищи движеницы!

Шире развертывайте соревнование за скоростную обработку и продвижение поездов

Ускоренное продвижение поездов

Это было 2 апреля. Военское подразделение командира дежурного по отделению тов. Шахлаева вступало на дневное дежурство. Старший диспетчер тов. Береснев дает особое задание диспетчеру участка Поклевская — Тюмень тов. Неверовой:

— Поступающий порожняк по Поклевской нужно подогнать в Тюмень в 12 часов 30 минут.

Бойцы подразделения на своих трудовых постах. Тов. Неверова поворачивает вызывной ключ селектора и вызывает станцию Поклевская. У аппарата машинист тов. Ваганов и главный кондуктор тов. Щербаков. Диспетчер заключает с ними социалистический договор на скоростное продвижение порожнякового состава. Поезду предоставлена «зеленая улица». Маршрут был приведен в Тюмень раньше расписания на 1 час 50 мин.

Передовые диспетчеры Тюменского отделения, включившись в предмайское социалистическое соревнование, наряду со скоростным продвижением воинских транспортов и кольцовок с углем, коксом энергично сориентированы за быстрое продвижение порожняка к шахтам. Четвертого апреля диспетчер тов. Данилов, заключив договор с машинистом тов. Котельниковым, обеспечил продвижение порожнякового состава от Тюмени до Вагая с высокой скоростью.

Успешно продвинул порожняковый маршрут и диспетчер тов. Тамбовцев. 5 апреля на участке Тюмень — Вагай диспетчер пропустил поезд, который вел машинист тов. Шушканов напроход и он был доставлен в Вагай раньше предусмотренного времени на 2 часа 42 мин.

КЕТОВ — диспетчер-анализатор Тюменского отделения.

Быстро продвигать поезда с важными грузами, ежедневно увеличивать пропускную способность дороги — такова наша главная задача. Передовые коллективы железнодорожников показывают образцы скоростного продвижения поездов. Хорошо работают отдельные дежурные по станциям и диспетчеры, применяя козловские методы, добиваясь увеличения пропускной способности своих участков. Но на решающих узлах дороги — главным образом на Свердловском, положение остается прежним. Особенно ярко виден разрыв между темпами формирования поездов и их продвижения на ст. Свердловск-сортiroвочная. Составительские бригады работают по-боевому, но их составы, сформированные скоростными методами, подолгу простаивают на станционных путях в ожидании отправления.

Продвижение поездов точно по графику срывается изо дня в день в то время, как промышленные предприятия Урала, работающие на оборону, ждут сырье и другие важнейшие грузы. Сегодня мы публикуем ряд материалов о различных участках дороги, рассказывающих о продвижении поездов на дороге.

Здесь вольготно бракоделам

Железная трудовая дисциплина, строгое соблюдение Правил технической эксплуатации — основа безаварийной работы. Железнодорожник всегда обязан помнить, что малейшее ослабление дисциплины, притупление бдительности, враг использует в своих подрывных целях.

Нарушения ПТЭ, аварии чаще всего бывают из-за разгильдяйства отдельных работников, неправильной организации работы на станциях, нарушения правил проверки готовности маршрутов и свободности путей. Разберем причину аварий и брака на станции Дружинино.

В октябре прошлого года был допущен прием поезда на занятый путь. Получилось это так. Дежурный по станции Бартов, заказывая маршрут для приема поезда, умолчал о проверке свободности пути. Старшие стрелочники Лубов и Шатов, зная, что с этого пути только что ушел поезд, решили не проверять путь. Между тем от этого поезда был отцеплен вагон, который и остался на пути. В результате поезд был принят на занятый путь и виновники этого понесли суровое наказание.

Однако, из этого случая некоторые работники станции до сих пор не извлекли уроков. Пренебрежительное отношение к проверке свободности пути, на который принимается поезд, все еще не изжито. Так 28 марта старшие стрелочники Логинов и Завьялова в течение всего дежурства, приговаривая маршруты, ни разу не

проверили свободность пути.

Особенно часты на станции взрезы стрелок. Составитель Котегов без разрешения дежурного по станции, не уведомив стрелочников противоположного поста, стал осаживать вагоны и взрезал стрелку. Взрез стрелки допустил старший стрелочник Елисейев, пустив паровоз на выход без проверки правильности маршрута.

В марте был такой случай. Старший стрелочник тов. Аверина во время приема дежурства обнаружила две взрезанные стрелки и сообщила об этом дежурному по станции. Но сдавшие дежурство старшая стрелочница Завьялова и младшая Агапова упорно отрицали факт взреза стрелок в их дежурство. Только путем тщательной проверки было установлено, что одна стрелка была взрезана ими при приеме, а другая — при отправлении поездов по неприготовленному маршруту.

На всех бракоделов наложены взыскания. Перед коллективом станции стоит задача — укрепить дисциплину, строго выполнять Правила технической эксплуатации, покончить с браком и авариями. От каждого работника станции требуется высокая бдительность, умение предупреждать нарушения. Вот недавно старший стрелочник тов. Патраков предупредил серьезную аварию. Он вовремя заметил, что уже после проверки маршрута и свободности пути сцепщик Мокеев осадил вагоны за предельный столбик.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер ст. Дружинино.

Станция Кузино задерживает встречный груз

Первоуральский ордена Ленина Новотрубный завод отгрузил несколько вагонов труб в адрес одного из оборонных заводов, выполняющего срочные заказы фронта. Однако наш завод — получатель этой продукции, так и не дождался этого срочного груза. Директор завода вынужден был командировать меня на розыски.

Что же оказалось? Вагоны № 859029, отправленный со станции Хромпик еще 9 февраля, № 48257 — 6 марта и № 1308709 — 10 марта, до 23 марта стояли на станции Кузино.

Я обратился по этому вопросу к начальнику станции. Он заверил, что вагоны срочно будут отправлены ночью 24 марта. Через 4 дня я решил проверить, где находятся вагоны. Выяснилось, что документов на отправление вагонов со станции Кузино не выдавалось, но вагонов на станции также не оказалось.

После длительных розысков я нашел один вагон на станции Шали. О судьбе же двух других вагонов начальник станции сообщил безразличным тоном:

— Возможно их прицепили к проходящим поездам, а потом бросили на участке Кузино—Шали.

Трудно понять такое отношение к делу укрепления обороны страны. Коллектив Первоуральского завода борется за увеличение выпуска труб, так необходимых для производства нужной продукции. Люди работают, не считаясь ни с чем. Из-за несвоевременной доставки труб задерживается работа нескольких заводов. О срочной отгрузке и доставке труб имеется специальное постановление Государственного Комитета Обороны. Но находятся люди, вроде начальника станции Кузино, которые по два месяца задерживают эту важную продукцию на станции.

Начальнику отделения тов. Домбровскому следует, наконец, навести порядок на станции Кузино.

А. ЧИЖОВ — представитель завода.



С. И. ДУДИН — старший инструментальщик вагонного депо Егоршинского участка за время войны дал ряд ценных рационализаторских предложений. Фото В. Лежнина.

Собрать на перегонах металлический лом

ЦЕННЫЙ ВКЛАД В ОБОРОНУ СТРАНЫ

Бывая на перегонах, особенно между станциями с большим движением, я видел, что на междупутьях, бровках, на откосах и в кюветах валяется много металлических предметов. Тут можно встретить детали верхнего строения пути, металлические крепления паровозов и вагонов и всевозможный металлический лом. На местах, где происходили крушения и аварии, металлические изделия, включая колесные скаты, лежат годами.

Проходя как-то по главной линии под Свердловском, я решил проверить, сколько можно собрать гаек, упавших с подвижного состава. На протяжении 750 метров я собрал 32 годных гайки, общим весом 12 килограммов.

Металл всегда был нужен стране, а сейчас, в условиях Отечественной войны, особенно. Как же собрать его и доставить к пунктам погрузки, не занимая длительное время перегон вагонами?

Я пришел к следующему выводу. Сбор необходимо проводить систематически и организованно с широким участием железнодорожников и членов их семей, привлекая в порядке воскресников и окрестное население. Металл можно собирать в небольшие кучки по обе стороны пути, а затем одноколейными путевыми тележками свезти в определенные места, где и погрузить на платформы или прицепы автодрезины. Материал, который можно использовать для ремонта пути, путевцы смогут отобрать на месте.

Взяться за сбор металла на перегонах нужно с первых же дней, как только земляное полотно пути и вся полоса отвода освободятся от снега. Нешлохо, если бы инициативу в сборе металла на перегонах взяли на себя пионеры и комсомольцы. Сбор новых сотен тонн металла будет ценнейшим вкладом в дело разгрома немецко-фашистских захватчиков.

Н. ЗАМОРИН — начальник плановой группы паровозной службы.

Подписано и с плеч долой...

Станция Свердловск-сортiroвочная систематически не выполняет своих производственных измерителей. Она лимитирует работу всего узла, является узким местом. Этим сводятся на нет достижения отдельных смей и стахановцев, показывающих в военное время образцы социалистического отношения к труду.

На этой станции до сих пор не изжиты случаи брака и аварий. За период с октября по март здесь зарегистрировано 130 случаев брака и аварий, при чем 91 из них был допущен работниками станции. Прием поезда на занятый путь, взрез стрелки, сход с рельс вагонов, порча подвижного состава, отправление поездов по неготовому маршруту — вот в основном характеристика нарушения Правил технической эксплуатации и брака, которые стали обычным явлением на этой станции.

Достаточно взглянуть на цифры, говорящие о росте нарушений ПТЭ и сразу же возникает вопрос, что же предпринимает руководство станции в целях изжи-

тия этих безобразий? Почему здесь до сих пор ограничиваются лишь регистрацией позорных фактов и не принимают решительных мер?

Позвольте, — возразит начальник станции тов. Иванов, — мы принимаем все зависящее от нас меры. Виновники получают административные взыскания и несут материальную ответственность за причиненные убытки.

На первый взгляд, как будто тов. Иванов прав. Но так ли это на самом деле?

Административных взысканий наложено действительно много, в данном случае тов. Иванова никак нельзя обвинить в скупости. Но получается ли так, если 69 взысканий из 91 объявлены устно. Пожурили, постыдили разгильдяев и бракоделов, и отпустили с миром.

Вот, например, 8 февраля сцепщик Мартемьянов и Воробьев допустили сход одного вагона, что вызвало прекращение маневровой работы на 20 минут. Административные меры, по словам тов. Иванова, были приняты быстро. Мартемьянов получил строгий вы-

говор, а Воробьев — выговор. Потом в соответствующей книге появилась запись: «Взыскание объявлено устно». Легко отделались бракоделы!

Такая практика наложения взысканий, конечно, не может иметь воспитательного значения и нам кажется, что начальник станции тов. Иванов выступает здесь в роли известного персонажа «Горе от ума» Фамусова, который сказал о себе: «Обычай мой таков, подписано и с плеч долой».

Чего проще — подписан приказ о наложении взыскания и дальнейшее никого не интересует.

Неблагополучно и с проведением организационно-технических мероприятий, обеспечивающих образцовую работу станции.

3 декабря и 10 января произошли сходы вагонов. Куда об этом стало известно руководству станции, здесь пришли к заключению, что необходимо иметь пылевидный уголь для подсыпки под башмак при жестком торможении. Через некоторое время снова повторился подобный случай. И опять командиры в третий раз вспомнили, что не мешало бы иметь этот самый уголь.

Решают, выносят пожелания, а

сходы вагонов продолжают. Простое, не требующее больших затрат мероприятие, остается до сих пор невыполненным.

На трех путях четного подгрозного парка есть несколько стрелок и с'ездов, которые в настоящее время не эксплуатируются. Пути эти являются очагом брака и аварий ввиду заедания тормозных башмаков в крестовинах, стыках, между остряками и рамными рельсами, вследствие их разнотипности. Когда 25 января по этой причине произошел сход одного вагона, на станции решили поставить вопрос о снятии ненужных и мешающих работе стрелок и с'ездов. Написали докладную на имя начальника дороги и пустили ее странствовать. И каковы будут результаты, пока неизвестно.

Можно ли после этого сказать, что здесь по-настоящему борются с браком и авариями? Конечно нет.

Формализм, нежелание заняться глубоким изучением причин брака вот, что приводит станцию к поразению.

Ф. КАРТАШЕВ — начальник контрольно-инспекторской группы.

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