

ПУТЕВКА

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

№ 57 (2188) Вторник, 21 апреля 1942 г. Год издания 9-й Цена 10 коп

Опыт тов. Куликова — всем дежурным по станциям

Дежурному по станции Гороблагодатская дороги им. Л. М. Кагановича т. Г. И. КУЛИКОВУ, копия начальнику дороги тов. ЗАКОРКО, начальнику Подора тов. ОЛОНОВУ.

НКПС с удовлетворением отмечает достигнутые Вами успехи в работе ст. Гороблагодатская по скоростной переработке вагонов и ускорению продвижения поездов, применяя оправдавшие себя передовые методы работы и проявив личную инициативу в рациональном использовании станционных путей, формировании тяжеловесных и смешанных поездов. Вы за 15 дней апреля обеспечили стопроцентное отправление поездов по расписанию, не допустив при этом ни одной задержки поездов на подходах к станции. Ваша замечательная работа является ярким примером, показывающим, что деле улучшения работы станции по быстрому пропуску поездов не в объективных условиях и особых трудностях, а в умении и большевистском отношении к возложенным обязанностям. За инициативу и энергию, проявленные в борьбе за ускорение продвижения поездов, НКПС награждает Вас, тов. Куликов, значком «Почетному железнодорожнику» с выдачей денежного вознаграждения в сумме 500 рублей, выражает уверенность, что Вы в работе своей смены и станции в целом, добьетесь еще больших успехов и что Ваш опыт будет использован всеми дежурными по станциям, от работы которых, в значительной степени зависит решение задачи ускорения продвижения поездов и оказания тем самым, помощи нашей родной Красной Армии в разгроме немецких оккупантов.

Народный Комиссар Путей Сообщения А. ХРУЛЕВ.
Начальник Политического Управления НКПС
С. БАГАЕВ.

Боевые задачи комсомола

Ленинско-сталинский комсомол — вояка советской молодежи в дни Великой Отечественной войны проявляет мужество и героизм в борьбе с немецкими оккупантами, показывает образцы самоотверженной работы на трудовом фронте. Передовые комсомольцы нашей дороги, охваченные благородным патриотическим стремлением всемерно помочь Красной Армии в разгроме фашистских захватчиков, дают высокую производительность труда. Такие комсомольцы, как диспетчер Новиков, машинисты тт. Корнилов, Тимкин, Конколович, фрезеровщик тов. Ланских, стахановка тов. Кыштымова и другие в предмайском социалистическом соревновании занимают ведущее место в своих коллективах.

По-боевому работают целые комсомольско-молодежные бригады на паровозах, станциях, в цехах. Однако комсомол уральской магистрали может и должен сделать для фронта гораздо больше. Наша дорога все еще плохо справляется с задачами военного времени. Имеются крупные недостатки в продвижении поездов с углем, металлом для военной промышленности. Дорога не выполняет плана погрузки и выгрузки. Во всем этом большая вина и комсомольских организаций.

Успешное участие комсомольцев в разрешении производственных задач немислимо без хорошо налаженной политико-массовой работы среди молодежи. Состоявшийся 19 апреля дорожный комсомольский актив отметил, что политико-воспитательная работа в военное время среди молодежи нашей дороги запущена. Отсюда нередки случаи, когда комсомольцы допускают брак в работе, нарушения трудового закона, проявляют малодушие, отстают от жизни.

На дороге работает свыше тысячи молодых агитаторов. Однако эти кадры предоставлены в ряде организаций самим себе и не случайно обнаруживаются такие факты, когда агитаторы, которым поручена воспитательная работа среди молодежи, оказываются ма-

ло сведущими людьми в самых актуальных вопросах дня. Комсомолка агитатор станции Туринск тов. Волковская не знает, кто такие Зоя Космодемьянская, Лиза Чайкина. Это говорит за то, что руководящие работники не заботятся о росте агитаторов.

Комсомольские организации мало уделяют внимания вопросам быта молодежи, работе клубов, красных уголков, школ.

Запущенность политической работы в организациях ослабила рост рядов комсомола за счет лучшей части молодежи. Так, например, комсомольские организации Кузинского, Надеждинского паровозных депо, станций Тагил, Вагай в марте не приняли в комсомол ни одного человека.

Общее ослабление политико-воспитательной работы среди железнодорожной молодежи в военное время объясняется главным образом недооценкой этого дела со стороны комсомольских руководящих работников дороги и отделений. Помощник начальника политотдела дороги по комсомолу тов. Трифонов живое руководство комсомольскими организациями подменил канцелярско-бюрократическими методами: множеством телеграмм, директив, телефонных звонков. Этот вредный стиль перенимали помощники нач. политотдела по комсомолу Тагильского отделения тов. Бархатина, Кузинского отделения тов. Седышева. Комсомольские работники оторвались от молодежи. Они предпочитают отсиживаться в кабинетах, редко выезжают на полевые станции, не выступают перед молодежью.

Необходимо решительно улучшить политическую работу среди железнодорожной молодежи, повседневно воспитывать у молодежи любовь к родине, готовность с оружием в руках защищать свое социалистическое отечество, идейно закалять нашу молодежь. Боевые задачи комсомольских организаций состоят в том, чтобы широко использовать все многообразие форм и видов политико-массовой работы для мобилизации молодежи на выполнение задач военного времени.

НИ ОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА БЕЗ ОБЛИГАЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВОЕННОГО ЗАЙМА 1942 ГОДА

Вклад надеждинцев

Политотдел Надеждинского отделения подводит итоги реализации Государственного Военного Займа 1942 года. Железнодорожники дали займы государству для полного разгрома фашистских извергов более миллиона семисот тысяч рублей, что составляет 112,5 проц. к месячному фонду заработной платы.

Первое место по подписке на Военный Заем занял коллектив Надеждинской дистанции пути. Патриоты-путейцы отдали на заем полуторамесячный заработок. А многие из них, как путеобходчик тов. Долматова, дорожный мастер тов. Старков, бригадир тов. Старкова подписались на двухмесячный заработок и выше. Бригадир тов. Кодолов при среднем месячном заработке в 285 рублей, подписался на тысячу рублей, путевые рабочие тт. Артемов и Фатеев, зарабатывая по 182 рубля в месяц, подписались на 500 рублей каждый.

На митинге в столовой № 2 выступила повар тов. Алферова — полька по национальности, многие из ее родственников терпят неслыханные муки и надругательства немецко-фашистских оккупантов на временно захваченной советской территории.

— Мы не пожалеем ни средств, ни своих жизней для того, чтобы уничтожить фашизм и освободить наших братьев и сестер, — заявила она и тут же подписалась на военный заем на 800 рублей при зарплате 210 рублей.

Большую работу по распространению займа провели женщины-активистки. По неполным данным 358 домохозяйек подписались на 30 тысяч рублей. Активистка Мария Васильевна Лукина подписалась сама на 200 рублей и охватила подпиской 50 домохозяйек на сумму в пять тысяч рублей.

Многие подписчики сразу же вносят деньги.
Ю. ГЕРАСИМОВ.

Ход реализации Государственного Военного Займа 1942 года на дороге

Работники дороги имени Л. М. Кагановича на 20 апреля дали займы государству 19.024.455 рублей, что составляет к средне-месячному фонду заработной платы 113,3 процента.

Кроме этого на военный заем подписались 5037 домохозяйек и учащихся на сумму 259.385 рублей.

Полностью завершили реализацию займа железнодорожники Кузинского отделения. Заканчивается подписка на Егоршинском, Надеждинском и других отделениях дороги.

В ответ на заботу партии и правительства

ТЮМЕНЬ. (По телефону). С огромным воодушевлением встретили железнодорожники Тюменского отделения постановление Государственного Комитета Обороны о повышении заработной платы работникам, связанным с движением поездов и инженерно-техническим работникам. На Тюменском узле состоялись митинги и рабочие собрания.

В ответ на заботу партии и правительства железнодорожники отвечают практическими делами. Одним из них является дополнительная подписка на Государственный Военный Заем.

После того, как был проведен митинг в паровозном депо сразу же дополнительно подписались на

заем 14 человек на сумму 3170 рублей. Нарядчик тов. Дмитриева дополнительно приобретает облигаций на 250 рублей, нарядчик тов. Лесунова — на 200 рублей.

В первый же день, как только было получено постановление Государственного Комитета Обороны, работники отделения движения подписались дополнительно на Военный Заем на 49.885 рублей. 15 работников паровозного отделения увеличили подписную сумму на заем в полтора раза к новому фонду зарплаты.

За два дня подписка на Военный Заем дополнительно увеличена более чем на 79 тысяч рублей.

На укрепление оборонной мощи страны

Как только я узнала о выпуске Государственного Военного Займа с большой радостью подписалась на него, и сразу же внесла всю подписную сумму — 100 руб-

лей. Пусть мой рубль также пойдет на укрепление военной мощи нашей родины.

Домохозяйка М. А. СЫРОВА.

Хроника подписки

На высоком политическом уровне прошла подписка на Государственный Военный Заем среди работников управления дороги. За 36 часов подпиской было охвачено 100 процентов работников штаба дороги. Работники управления дали займы государству 763500 рублей, что составляет к среднемесячному фонду зарплаты 125 процентов.

415 рабочих электродепо Свердловск-сортiroвочная подписались на новый заем на 248830 рублей, что составляет 118,2 проц. к фонду зарплаты.

На 1000 рублей приобрели облигаций нового займа работники станции Хромпик тт. Аристов, Парел и Афанасий Воробьевы.

Более среднего месячного заработка отдали займы государству и другие железнодорожники.

Предмайское социалистическое соревнование за скоростное продвижение поездов

ВСЕ ПОЕЗДА ОТПРАВЛЕНЫ ПО ГРАФИКУ

НАДЕЖДИНСК. (По телеграфу). Среди дежурных по станции Надеждинск развернулось соревнование за отправление поездов по графику.

Ветуная на дежурство в ночь 16 апреля, дежурный по станции тов. Воронин заключил договор на соревнование с диспетчером отделения тов. Порсюрковым. Смена работала по-боевому, составитель тов. Курочкин, сцепщик тов. Меньшиков формировали поезд за 25—30 минут вместо 35 по норме. Быстро и правильно приготавливали маршруты старшие стрелочники тт. Баранова, Рычкова. В итоге смена отправляла все поезда по графику. Простой транзитного вагона снижен на 1,6 часа ниже нормы.

Днем 16 апреля работала смена дежурного по станции тов. Калашникова. Соревнуясь с диспетчером тов. Новиковым, она выполнила задание по погрузке и выгрузке на 150 процентов и ввела простой местных вагонов в норму.

17 апреля смена тов. Воронина снова отправляла все поезда строго по расписанию.

УСПЕХ МАШИНИСТА-ТЯЖЕЛОВЕСНИКА ТОВ. ТИМКИНА

Машинист - комсомолец Тюменского паровозного депо тов. Тимкин является мастером вождения тяжеловесных поездов с кривонососоской скоростью. 20 апреля тов. Тимкин, соревнуясь на одну поездку с дежурным диспетчером тов. Наумовым, провел поезд весом 5080 тонн в составе 260 осей. По участку Тюмень—Вагай поезд проследовал с выполнением технической скорости на 122 процента и прибыл на станцию Тюмень на 43 минуты раньше расписания. Таким образом тов. Тимкин

установил новый рекорд по вождению тяжеловесных поездов на отделении. Поезда, имеющего такой вес, никто еще на отделении не вожил.

За пять кривоносососких рейсов, проведенных в апреле, машинист тов. Тимкин сберег государству более 5 тысяч килограммов топлива, средне-техническую скорость пяти поездов перевыполнил на 5 километров в час.

И. ЦЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.

ВПЕРЕДИ ДИСПЕТЧЕР ТОВ. САУТИН

Диспетчер Кузинского отделения тов. Саутин, награжденный значками «Ударнику сталинского призыва» и «Почетному железнодорожнику», широко применяет метод Козлова. По договоренности с машинистами он увеличивает вес проходящих поездов.

Тов. Саутин энергично борется за скоростное продвижение угольных маршрутов. Поезда с углем, он, как правило, пропускает через станцию Кузино сходу. Угольные кольцовки боевой диспетчер продвигает со скоростью

700—800 километров в сутки.

Во время своего дежурства тов. Саутин выполняет нормы сдачи поездов на Пермскую дорогу. Он организует скоростную обработку составов на станции Кузино, пропускает поезда по участку напроход. Так, в ночь с 17 на 18 апреля поезд особого назначения был продвинут по всему участку с кривонососоской скоростью. На станции Кузино он был обработан за 12 минут при норме 30 минут. Состав был своевременно сдан на соседнюю дорогу.

В Богословске проваливают погрузку угля

На копи прибыл очередной маршрут порожняка. Маневровый паровоз подает вагоны под эстакаду, и мотористка включает ток. Глухо шумит лента мощного транспортера, на дно хопера алмазной струей сыплется уголь.

Загруженный состав отправляется на станцию, и работа на участке замирает. Прекращается ход транспортеров, смолкают грызущие угольный пласт экскаваторы. Все останавливается в ожидании следующей партии порожняка.

Уголь в Богословском бассейне добывается вскрышным способом и подается транспортерами прямо в вагоны. Все основано на единстве производства и транспорта. Малейшая задержка подачи порожняка ведет к снижению угледобычи. В свою очередь, неполадки в добыче и погрузке угля приводят к чрезмерным простоям подвижного состава, к задержке отправления поездов. Для того, чтобы увеличить добычу и отгрузку угля, как этого требует военная обстановка, необходимо боевое содружество железнодорожников и шахтеров, крепкая слаженность в работе. Этого как раз здесь и недостает.

В январе станция Богословск и трест «Богословскуголь» заключили социалистический договор. Принимая вызов железнодорожников и шахтеров Егоршино, они обязались досрочно выполнить план первого квартала по добыче и отгрузке угля, снизить простой вагонов.

Но, подписав договор, руководители треста и командиры станции вскоре о нем забыли, не обеспечили элементарной слаженности в работе. Ни один пункт договора не выполнен. Квартальный план погрузки выполнен всего лишь на 67 проц.

Во всем этом повинны и железнодорожники и угольщики. Начальник службы движения треста тов. Тербенков справедливо жалуется на то, что командиры станции мало считаются с условиями работы копей. Порожняк подается к фронтам погрузки не по графику. 14 апреля, например, в течение 17 часов станция не подавала ни одного вагона, задерживая угледобычу, а затем порожняковые маршруты хлынули один за другим так, что копи не справлялись с их погрузкой. Вследствие неравномерности подгона порожняка погрузка в этот день была сорвана.

Однако в срыве погрузки не в меньшей степени повинен и трест. Карпинский горком ВКП(б) обязал руководителей треста перевести погрузку на бункерную систему. Это позволило бы вести добычу угля безостановочно, независимо от времени подачи вагонов, и сократить время погрузки. Но строительство бункеров идет чересчур медленно. Простой вагонов под погрузкой вдвое выше нормы.

Начальник станции т. Лестницкий показывает акты, в которых зафиксированы случаи недогруза. Клиент, как правило, далеко не использует грузоподъемной мощности вагонов. В течение квартала недогруз выразился в 3236 тонн, что составляет двести двухосных вагонов. Почти ежедневно транспортные работники треста разбивают маршруты, выталкивают составы без подборки вагонов по группам. Но командиры станции молчаливо мирятся с этой антигосударственной практикой.

Много справедливых претензий друг к другу накопилось у командиров станции Богословск и работников треста «Богословскуголь». Но в этом году они ни разу не собрались, чтобы обсудить выполнение договора, наметить пути улучшения работы. Не придали должного значения соревнованию железнодорожников с шахтами Карпинский горком партии и политотдел Надеждинского отделения.

Г. ЮРИН.



Стахановцы-универсалы Егоршинской дистанции пути, на переднем плане (слева направо) тт. ЧЕРЕМНЫХ С. И., ПИСЧИКОВ В. С., ЗОТОВ Е. И., УСТЬЯНЦЕВ К. П., за время Отечественной войны овладели несколькими дополнительными профессиями, дают высокую производительность труда.

Фото В. Лемнина.

Комсомолец! Будь в первых рядах героев трудового фронта

Дорожный актив комсомола

Свыше 250 секретарей, членов комитетов ВЛКСМ, комсогров, молодых агитаторов присутствовали 19 апреля на дорожном комсомольском активе. В работе актива приняли участие секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Романов, секретари областного, городского и районного комитетов комсомола.

Доклад о состоянии политмассовой работы комсомольских организаций в период Отечественной войны сделал помощник начальника политотдела дороги по комсомолу тов. Трифонов.

Докладчик старательно называл цифры роста, приводил множество фактов, но он не дал полного анализа политической работы среди молодежи. Выступившие в прениях секретари комитетов депо Свердловск - сортировочная тов. Красников, паровозного депо Тюмень тов. Борисова, комсог механического цеха депо Свердловск-пассажирская тов. Ланских и многие другие подвергли резкой критике комсомольских работников за кабинетное руководство.

Из выступлений активистов было видно, что комсомольские руководители и, в частности, тов. Трифонов недоценили политическую работу среди молодежи.

Агитационная работа в ряде организаций доверена людям политически малограмотным, не авторитетным. Ряды ВЛКСМ растут крайне медленно. Упущено руководство комсомольскими организациями линейных станций.

Комсомольские организации станций Тюмень, Шарташ проявили ценную инициативу — создали контрольные посты по продвижению поездов. Однако их инициативу не поддержали.

Выступив на активе, секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Романов сказал:

— Комсомольцы уральской магистрали особенно много должны помочь фронту. Производственный подъем обеспечивается политической работой. Однако в комсомольских организациях дороги неудовлетворительно поставлена политическая работа.

Далее тов. Романов подверг серьезной критике тов. Трифонова за киндешерские методы руководства, очковничество, бахвальство и серьезно предупредил его.

Актив принял решение, направленное на коренное улучшение политработы среди молодежи.

Улучшить политмассовую работу в комсомольских организациях

В борьбе за выполнение обязательств, взятых уральцами в новогоднем письме товарищу Сталину, молодежь Свердловского отделения добилась положительных результатов.

Подписывая новогоднее письмо товарищу Сталину, члены каждой комсомольской организации брали обязательство работать по-военному. Сейчас из 498 комсомольцев, работающих на производстве, стахановцев — 295, ударников — 110 и лунинцев — 65 человек. Такие комсомольцы, как слесари тт. Шумихин, Кузахтемов, Лабухин выполняют нормы более, чем на 300 процентов.

Комсомольская группа маневрово-хозяйственного парка депо Свердловск-пассажирская показала образцы лунинской работы. Эта группа имеет экономию топлива более 15 тонн. Все комсомольцы — стахановцы и ударники. Машинисты тт. Гурьев и Калинин первыми в депо начали применять кооперированный способ ремонта паровозов и объявили свои бригады воинскими подразделениями. В конце марта их паровоз стал на промывку и они отремонтировали его своими силами. Лучшим хозрасчетным паровозом считается тот, где старшим машинистом тов. Просвирин. За март его бригады сэкономили 580 рублей и сберегли 13,5 тонн угля.

Из месяца в месяц повышают производительность труда комсомольцы электродепо. По инициативе комитета ВЛКСМ здесь создана комсомольская бригада электровоза. Машинисты тт. Флягин и Спирина по-лунински ухаживают за своей машиной и весь ремонт производят сами.

Инициатором движения молодежи за овладение дополнительными специальностями явилась Маслакова. По ее призыву 210 девушек взялись за изучение вторых специальностей.

В порядке помощи фронту комсомольцами отделения проведено 12 воскресников, все заработанные на них средства перечислены в фонд обороны. Было собрано более 5 тысяч теплых вещей для бойцов Красной Армии и отправлено 2 тысячи подарков. На постройку танковой колонны «Свердловский комсомолец» собрано 28000 рублей. Помогая фронту, комсомольцы и молодежь узла Свердловск-сортировочная приняли участие в оборудовании поезда-бани и провели другие мероприятия.

Однако в ряде комсомольских организаций еще имеются недостатки. Основным из них является слабая политико-воспитательная работа. Многие комитеты ВЛКСМ еще не добились такого положения, чтобы вся молодежь стала работать по-стахановски. Не менее важным недостатком является и отсутствие настоящей дисциплины. Нередки случаи, когда комсомольцы не посещают собраний без уважительных причин, не платят членских взносов и не выполняют поручения.

Война требует от нас высокой дисциплины и организованности. Однако только на одной станции Свердловск-сортировочная за февраль было 8 случаев нарушений трудовой дисциплины, но комитет комсомола этим вопросом не занялся и не привлек к ответственности комсомольцев-бракоделов.

Сейчас перед всеми комсомольскими организациями стоит задача коренным образом улучшить политмассовую работу и добиться того, чтобы каждый комсомолец стал стахановцем, новатором производства.

НЕИЗВЕСТНЫХ — пом. нач. политотдела Свердловского отделения по комсомолу.

КОМСОМОЛЬЦЫ-СТАХАНОВЦЫ

Работники автоматного цеха вагонного участка Свердловск-пассажирская взяли обязательство выполнить производственную программу не ниже чем на 200 проц., отремонтировать 70 проц. воздухохораспределителей с гарантией на 18 месяцев.

Комсомольцы-стахановцы сдержали свое слово. В январе их производительность труда была равна 206 проц., в феврале—208 и в марте—220 проц. Слесарь ком-

Овладевают новыми профессиями

Железнодорожники Надеждинского отделения стремятся овладеть несколькими профессиями, стать универсалами железнодорожного транспорта. Уже 138 человек владеют двумя специальностями.

Недавно закончили свою работу курсы, на которых 25 человек овладели специальностями дежурного по станции и кондуктора.

Счетовод конторы отделения тов. Первалова изучила работу оператора. Оператор тов. Забродина и делопроизводитель т. Мухина освоили специальность дежурного по станции. Счетовод вагонного участка тов. Торопов учится на токаря. Фрезеровщик депо Надеждинск тов. Журавлев освоил токарное и строгальное дело. Тремя специальностями владеет осмотрщица вагонов тов. Хлебникова.

Движение за овладение вторыми профессиями приняло особо широкий размах среди работников отделения движения и вагонного участка. Не в пример этим хозяйствам на Надеждинской, Колпинской и Верхотурской дистанциях пути эта работа ведется крайне неудовлетворительно. Руководители дистанций не придали всей серьезности вопросу движения универсалов на транспорте.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

О КОМНАТЕ МАТЕРИ И РЕБЕНКА

При вокзале станции Н. Тагил второй год работает комната матери и ребенка. Однако эта комната и обслуживание в ней не отвечают элементарным требованиям. Вот уже неделю комнату не отапливают, и посетители мерзнут. Нет кипятка. Уборную закрыли.

Не оборудована сушилка, где бы можно было просушить пеленки. Питание детей не налажено. Необходим изолятор для помещения детей с повышенной температурой. Посадка матерей с детьми на поезд производится на общих основаниях, хотя вполне можно устранить это неудобство.

Многого недостает для комнаты матери и ребенка. И все это лишь потому, что командиры станции и вокзала не обращают на нее внимания.

М. С.

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