

ПУТЕВКА

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

№ 62 (2193)

Вторник, 5 мая 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

ТОЧНО ПО ГРАФИКУ

Передовые диспетчеры Надеждинского отделения борются за точное проследование поездов по графику. Диспетчер тов. Бобров, вступив на дежурство в ночь с 3 на 4 мая, обеспечил 100-процентное отправление поездов по расписанию. Все поезда прошли

по участку Верхотурье—Надеждинск с высокой скоростью. Днем 4 мая тов. Боброва сменил диспетчер тов. Шемет. Он решил добиться таких же высоких показателей по продвижению поездов. В итоге тов. Шемет, умело применяя методы Козлова, добился в

свое дежурство 100-процентного проследования поездов по графику. Между диспетчерами Надеждинского отделения разворачивается соревнование за то, чтобы каждый маршрут прошел по отделению с высокой скоростью и точно по графику.

Сила большевистского слова

5 мая — День большевистской печати отмечается сегодня в гуде сражений, в огне Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков. В этой войне слово большевистской печати по праву стоит в одном ряду со всеми другими родами грозного советского оружия, метко и беспощадно бьющего по врагу.

Велики сила и значение большевистской печати и на трудовом фронте, в тылу, где куется грозное советское оружие. Печать, сила которой в неразрывной связи с массами, организует трудящихся на новые подвиги, рождает и воспитывает героев трудового фронта, ведет их к прямой цели — к победе над врагом.

Большую роль сыграла печать нашей дороги в развертывании грядущего социалистического соревнования. Она помогла созданию воинских подразделений на дороге, распространению передового стахановского опыта, сложившегося в условиях военного времени, расширяла и укрепляла ряды лунинцев, ряды двухсотников.

Много сделала газета «За здоровый транспорт» в организации движения железнодорожников-универсалов на Егоршинском отделении. Хорошо освещает работу передовых людей дороги тт. Мезенина и Куликова газета Тагильского отделения «Сталинский локомотив». Конкретности в показе социалистического соревнования добивается газета «Свердловский железнодорожник».

Передовые люди дороги считают своим долгом выступать на страницах газет. Стахановцы военного времени делятся опытом работы, помогая распространять передовые методы труда. С интересными статьями не так давно выступали диспетчер т. Новиков и дежурный по станции тов. Куликов. Стахановцы рассказали о том, как они борются за скоростную обработку и продвижение поездов, за увеличение пропускной способности своих участков. В своей статье тов. Куликов уделил особое внимание отпавлению и продвижению поездов точно по графику, что имеет важнейшее значение. Активно участвуют в работе печати тт. Сmealов, Вылгжанин, Мышкин, Астафьев, Завалин и многие другие.

Одной из главных задач в работе дороги является сейчас продвижение поездов по графику. Помочь железнодорожникам внедрить этот закон в работу всех звеньев дороги обязана наша печать. Однако и дорожная и отраслевые газеты этому вопросу уделяют еще мало внимания. Слабо борется за внедрение козловских методов в работу диспетчеров Кузинского отделения газета «Сталинский маршрут». Недостаточно занимаются этими вопросами и другие газеты.

Перед всей дорожной печатью, перед стенными газетами и боевыми листками стоит основной вопрос: еще действеннее освещать повседневную боевую работу железнодорожников, их борьбу за выполнение клятвы, данной в новогоднем письме уральцев товарищу Сталину. Организовать передачу боевого опыта по внедрению скоростных методов поездной работы, бороться за нерушимость железного закона транспорта — графика движения поездов, развивать лунинское движение, множить ряды тысячников, вот задача, которая стоит теперь перед газетами дороги.



ЧЕТКОЙ РАБОТОЙ ПО ГРАФИКУ

так должны отвечать железнодорожники нашей дороги на первомайский приказ Наркома Оборона товарища Сталина

Стахановские рекорды

Первомайские дни работники нашей дороги провели в напряженном творческом труде, ознаменовали их новыми стахановскими рекордами. Приказ Народного Комиссара Оборона товарища Сталина был встречен всеми железнодорожниками с большим воодушевлением. Он еще больше укрепил уверенность в победе Красной Армии над фашистскими бандами. На многоярусных митингах и собраниях железнодорожники брали обязательство работать еще производительнее.

Конкретными, стахановскими делами отметили работники Свердловского отделения 1 мая. Передовые вагонники медник т. Бабин, электросварщики тт. Новиков и Бессонов более чем в пять раз перевыполнили свое производственное задание. Коллектив рабочих кузнечного цеха вагонного депо обязался дать общую производительность труда не ниже 200 процентов.

Коллектив вагонного участка задание по годовому ремонту товарных вагонов в день 1 мая выполнил на 150 процентов, по ремонту пассажирских вагонов — на 114 процентов и по среднему ремонту вагонов — на 200 процентов.

Слесари тт. Погорелов, Соболев, Панов и токарь т. Углева подняли производительность труда до 300 процентов.

Смена маневрового диспетчера станции Свердловск - пассажирская тов. Овсянникова полностью выполнила свои измерители.

Образцы рекордной производительности труда показали стахановцы дорожных колесных мастерских.

Токарь тов. Дударев за 5 часов работы выполнил производственное задание на 1500 процентов. А смена мастера тов. Зубрицкого 11-часовое задание выполнила за 5 часов.

На складе топлива станции Кушва по-гвардейски действовала бригада тов. Стукова, работающая на углеподаче. Быстро экипируя паровозы, эти стахановцы выполнили 2,5 нормы.

Слаженно и четко действовали дежурные по станции Смычка тт. Денисов и Бусыгин, а также и маневровый диспетчер Шатунов. В этот день они все поезда отправили точно по графику.

Хорошо работала станция Богданович. Особенно отличился дежурный по путям тов. Щербинин, составитель тов. Когтев и старший стрелочник тов. Лоскутов.

Смена старшего осмотровика Кузинского вагонного участка тов. Пьянкова выполнила в этот день свое задание на 200 процентов. Лучшие образцы работы показали осмотровики вагонов тт. Тушинцев и Беляков.

На станции Егоршино отличных показателей добился дежурный тов. Ченцов.

Машинист депо Надеждинск тов. Халтурин взял обязательство провести пробег паровоза без подемочного ремонта до 80 тысяч километров.

Коллектив Надеждинской дистанции пути за отличную работу получил переходящее красное знамя отделения.

НУЛЕВОЙ ОСТАТОК ПОД ВЫГРУЗКОЙ

В смене маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Савран перед вступлением в дежурство в ночь с 1 на 2 мая состоялся митинг, посвященный первомайскому приказу Народного Комиссара Оборона товарища Сталина.

Работники смены единодушно решили встать на сталинскую вахту и ответить на приказ великого полководца товарища

Скоростное продвижение тяжеловесного поезда

Вечером, 1 мая, вступая на майскую сталинскую вахту, дежурный по станции Гороблагодатская тов. Куликов заключил договор с машинистом электровоза тов. Вотяковым на скоростное продвижение тяжеловесного состава.

Составитель тов. Никулин сформировал состав весом в 4600 тонн из трех кольцовок с углем, следующим на станции Уз, Н.-Тагил — для завода им. Куйбышева, и Невьянск.

Машинист тов. Вотяков и его помощник тов. Журавлев, главный кондуктор тов. Пудова, поездной вагонный мастер тов. Шулятьев провели этот состав со значительным превышением технической и коммерческой скоростей.

В организации и продвижении поезда активное участие приняли диспетчер Богословского участка тов. Фурмавина, Тагильского узла т. Балакин и электродиспетчер т. Якимов.

АРИСТОВ — начальник Тагильского отделения.
ГЛУЩЕНКО — начальник политотдела.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 3 мая.

В течение 3 мая на фронте ничего существенного не произошло.

За 2 мая уничтожено 25 немецких самолетов. Наши потери — 8 самолетов.

* * *

За 2 мая частями нашей авиации уничтожено или повреждено 11 немецких орудий, 32 миномета, 9 зенитно-пулеметных точек, несколько автомашин, взорван склад с боеприпасами, разбит железнодорожный эшелон, рассеяно и частью уничтожено до роты пехоты противника.

* * *

На одном из участков Северо-Западного фронта наши артиллеристы прямой наводкой подбили 3 немецких танка. На том же участке на наших минах подорвались еще 4 танка противника. На другом участке фронта немцы численностью до 400 человек пытались окружить подразделение нашей пехоты. Когда гитлеровцы подошли на близкое расстояние, наши бойцы встретили их огнем из винтовок и пулеметов. Немцы отступили, оставив на поле боя 150 убитых солдат и офицеров. Командир взвода тов. Когарлицкий в этом бою уничтожил 12 гитлеровцев.

* * *

В течение дня немецкие самолеты пытались прорваться к одному важному военному объекту. Летчики нашей части под командованием тов. Матвеева преградили путь вражеским самолетам. Потеряв 7 машин, гитлеровцы так и не достигли намеченной цели. В воздушном бою с противником особенно отличился старший лейтенант Зеленов, сбивший 2 «Юнкерса-88», капитан Булаев, сбивший 2 самолета «Юнкерс-88», старший лейтенант Горбачевский и лейтенант Зотов, сбившие по одному вражескому самолету.

ГОТОВЯТСЯ К ВВЕДЕНИЮ НОВОГО ГРАФИКА

На днях в политотделе Свердловского отделения состоялось совещание секретарей парторганизаций и хозяйственных руководителей с вопросом подготовки к введению нового графика движения поездов.

Обменявшись мнениями, участники совещания приняли ряд практических мероприятий. Решено провести общественный смотр готовности всего паровозного парка и стрелочного хозяйства к введению нового графика. Работникам дистанций пути предложено пересмотреть и сократить предупреждения и оставить их только на тех участках, где они крайне необходимы.

Предложено также привести в образцовый порядок все комнаты отдыха паровозных и кондукторских бригад.

„Печать должна расти не по дням, а по часам, это — самое острое и самое сильное орудие нашей партии“ (И. СТАЛИН)

Редколлегия за работой

За неделю до 1 мая редколлегия стеной газеты «Стальной путь» собралась обсудить план первомайского номера. Редактор тов. Ефимов высказал свои соображения по плану, члены редколлегии внесли дополнения. Тут же договорились, кто и в какой службе организует материал.

Номер вышел живой, интересный. Инженер тов. Осипов написал об итогах предмайского соревнования в вагонной службе. Коллектив вагонников не плохо выполнил свои обязательства: план ремонта вагонов значительно перевыполнен. Под этой статьей помещена телеграмма начальника вагонного управления НКПС т. Кучеренко о том, что вагонная служба нашей дороги заняла первое место в соревновании на дорогах Урала и Сибири.

Начальник отдела связи тов. Ивонин дал статью о боевой работе связистов. Статья о фронтовых бригадах обобщает опыт перестройки передовых отделов и групп на военный лад. Здесь указывается, что члены фронтовых бригад работники грузовой службы тт. Плясунова и Андреева стали двухсотниками, они больше чем вдвое перевыполняют задание. Газета показывает опыт рационализаторов тт. Карпова, Волонихина, Потупо.

Член редколлегии тов. Сазонова поделилась впечатлениями о встречах с партизанами во время поездки на фронт. Номер хорошо, со вкусом оформлен членом редколлегии тов. Силаевым.

Первомайским номером редколлегия подвела некоторый итог своей работы. Нужно прямо сказать, что газета управления дороги стала лучше, боевитее. Недавно в одном из номеров она крепко выступила против разболтанности, недисциплинированности в аппаратах служб движения, грузовой и других, умело поддержала и распространяет опыт работы фронтовых бригад. Из номера в номер публикуются материалы о выполнении клятвы, данной работниками управления в годовом письме уральцев товарищу Сталину. Газета повседневно организует и сплачивает коллектив управления дороги на усиление помощи фронту, поддерживает творческую инициативу командиров, инженеров и техников, направленную на быстрое продвижение поездов. Вокруг стенгазеты сплачивается широкий актив.

Но у редколлегии еще много недостатков. Мало «Стальной путь» занимается вопросами партийной жизни, слабо борется с волокитой и бюрократизмом, за распространение передовых методов, особенно в организации движения поездов и в грузовой работе. Низка действенность материалов

Борьба за высокую культуру в работе аппарата, за четкость и слаженность между службами, проверка исполнения приказов и распоряжений наркома и руководства дороги должны стать в центре внимания стенгазеты «Стальной путь».

Г. ЮРИН.

ТИМУРОВЦЫ СОБИРАЮТ УДОБРЕНИЯ

Тимуровские команды Свердловской железнодорожной школы № 1 начали сбор золы — ценного удобрения. В первый же день пионеры — ученики IV класса собрали 800 килограммов золы.

Учащиеся других школ дороги должны последовать примеру свердловских тимуровцев.

КРАСИЛЬНИКОВА — старший вожатый школы № 1.

Василий Смекалов

Знатный путевой обходчик орденосеца тов. Чурина как-то рассказывал:

— Никогда не забуду советов, которые давал мне Василий Иванович Смекалов. Однажды было так. Идем мы со Смекаловым, а он мне и говорит: «Смотри-ка, впереди нас за три звена лежит рельс. Его нужно сменить». Удивился я, что на таком расстоянии он мог заметить опасный рельс...

Василий Иванович — мастер своего дела. Никогда не держал он в секрете богатый многолетний опыт. Постоянно передает он людям свои знания — в дружеской беседе, на технической или консультационной, посредством ли газеты. Газетная страница часто была для Смекалова трибуной стахановского опыта. Много ценного в его технических статьях, в его широко известной лекции о методах обнаружения дефектных рельсов.

Смекалов — старейший рабкор «Путевки». Он один из тех, кто присутствовал при ее рождении и с тех пор никогда не прерывал с нею связи. В своих коротких, но деловых заметках Василий Иванович пишет о том, что он лучше всего знает — о боевых делах путевых обходчиков, помогает их росту. В 1937 году за активную работу в газете его занесли на доску почета имени 25-летия «Правды».

Упрямый и неумолимый, он исходил пешком не одну дистанцию, подолгу знаком с многими людьми и не забывает о них. Весной этого года он как-то встретился с обходчиком Максимовым. Максимов знали на дистанции, как одного из нерадивых работников.

— Ну, как дела? — спросил Смекалов, здороваясь с Максимовым.

— А ничего, — ответил тот. — Очистил два пикета от снега...

— Разве? — с некоторым удивлением сказал Смекалов. — Это замечательно!

Он крепко пожал руку обходчика, задумался.

— Знаешь, ругают меня за тебя частенько... Но теперь есть о чем поговорить, — хитро подмигнув, сказал Смекалов, проводя рукой по рыжим жестковатым усам. Максимов посмотрел на него, просто и убежденно сказал:

— Товарищ Смекалов, ругать

тебя за меня теперь больше не будут. Верь слову!

Вечером Смекалов написал заметку в газету и там было несколько слов о Максимове. «Такое надо похвалить — писал он, — пусть он сделал немного, зато потом сделает больше».

И Василий Иванович не ошибся. Через несколько дней после появления заметки в печати он снова встретился с Максимовым. Оказалось, что путевой обходчик первым на дистанции взялся за очистку путей от снега и очистил уже более 2 тысяч погонных метров, помог ремонтным бригадам сделать сплошной осмотр рельсов. Это уже было началом лунинских методов в путевом деле.

О своих встречах с Максимовым Василий Иванович записал в карманную книжку. В этой книжке много интересных записей. Здесь коротко отмечается все, что сделано за день. Тут есть заметки о работе путевых обходчиков, об явивших свой участок военным постом. Василий Иванович пришел к ним однажды и прочитал статью о военном подразделении в Свердловском паровозном депо.

— Мы бы могли взять пример с паровозников, — сказал он.

Смекалов прислушался к тому, что говорили рабочие. Сам он уже давно решил, что обходчики Чернышева, Санникова, Огнев, Пугачев, да и другие, работая по-лунински могли бы оправдать честь называться воинским подразделением. Тут же после беседы начали составлять коллективное письмо в газету. Вскоре оно было напечатано под заголовком «Путевой околоток — военный пост».

Путевые обходчики работают сейчас действительно по-боевому. Недавно Василий Иванович писал о том, как они готовятся к весенним работам. Проходя по дистанции, часто заглядывает к ним. Вот он идет по участку с зеркальцем, молоточком, с кожаной сумкой через плечо. На солнце поблескивает металлическая трубка стыкового дефектоскопа. Он идет, внимательно приглядываясь к рельсам. Сколько за свою жизнь он проверил участков, обнаружил лопнувших рельсов по едва заметным полоскам жваичны, сколько предотвратил крушений!

М. КОНСТАНТИНОВ.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

В НОГУ С ЖИЗНЬЮ

Газета «За здоровый транспорт» — орган Егоршинского политотдела отделения.

Железнодорожники небольшой станции Реж в дни Отечественной войны проявили ценную инициативу массового совмещения профессий. Этого мог добиться такой коллектив, где каждый работник владеет несколькими специальностями. Дежурный по станции тов. Карташов работает за составителя, стрелочники тт. Клевакин, Калугин выполняют обязанности сцепщиков. Совмещая профессии, дружный коллектив отказался от дополнительного штата трех составителей, трех сцепщиков, одного дежурного по станции, одного весовщика, повысил производительность труда.

Этому замечательному коллективу газета «За здоровый транспорт» посвятила полосу. «Коллектив, с которого надо брать пример». — Таким лозунгом начиналась полоса.

Через два номера газета снова выступает по этому вопросу. Под рубрикой «Опыт режвлян в действии» опубликованы письма с

других станций. В корреспонденции под заголовком «Личный пример командира смены» автор пишет:

«На станции Монетная часто приходится производить маневровую работу, но составительских бригад здесь нет. Дежурный по станции тов. Кузнецов успешно выполняет обязанности составителя, исполняя в то же время свою основную работу».

В феврале газета печатала информацию о расширении рядов универсалов на отделении.

«Шире движение стахановцев-универсалов», — с такой передовой выступила редакция в марте. Передовая правильно ставит вопрос перед хозяйственниками — пополнять недостающие кадры не только новыми рабочими, но и растить стахановцев-универсалов, владеющих несколькими специальностями и могущими быть использованными в любой момент на нужном деле. Газета не забывает

Больше внимания вопросам агитации

Борьба за выполнение обязательств, данных товарищу Сталину, укрепление трудовой и государственной дисциплины и воспитание железнодорожников в духе усиления революционной бдительности — центральные вопросы, вокруг которых Камышловский политотдел и первичные парторганизации ведут агитационно-пропагандистскую работу.

В марте на отделении было прочтено 9 лекций и 38 политических докладов, которые прослушало 4440 железнодорожников и членов их семей.

На полевые станции и разезды выезжали внештатные докладчики политотдела. Свои выступления они увязывали с практическими задачами работы станций.

Для того, чтобы направить внимание агитаторов на усиление борьбы за выполнение обязательств, данных товарищу Сталину, политотдел провел совещания агитаторов на станциях Богданович, Камышлов и Поклевская, организовав предварительную проверку состояния агитмассовой работы на этих участках.

Парторганизации вагонного участка и конторы трансторгпита провели без отрыва от производства трехдневные семинары агитаторов, посвященные решениям XII пленума обкома ВКП(б) и практическим вопросам агитации.

Слабо поставлена политическая работа среди поездных бригад. Так, например, среди кондукторов читки и беседы проводили всего два человека.

По просьбе партбюро станции Камышлов политотдел подобрал группу агитаторов из других организаций и поручил им проводить агитационную работу с каждой отъезжающей и приезжающей кондукторской бригадой. Вместе с этим политотдел утвердил груп-

пу агитаторов для паровозных бригад и поездных вагонных мастеров.

Где секретари парторганизаций сами руководят агитколлективами, там агитаторы имеют богатый опыт воспитания людей. Так, например, на станции Поклевская секретарь партбюро тов. Звонарев много уделяет этому вниманию, у него и агитаторы работают хорошо. Начальник станции тов. Атаманчук сам проводит не только читки, но и готовится к беседам по тематике, рекомендует политической отделом.

Бригадир 8 околотка 5 дистанции пути тов. Токарев, систематически проводя групповые и индивидуальные беседы в бригаде, в марте довел производительность труда до 152 процентов, на его отделении нет случаев брака в работе.

Хотя парторганизации отделения много сделали для налаживания агитработы, но тем не менее она еще отстает от поставленных задач.

На станции Еланская нет лозунгов и не выходит стенная газета, а секретарь парторганизации т. Епифанов до приезда инструктора политотдела не додумался обсудить эти вопросы на собрании.

Плохо занимается агитационной работой секретарь парторганизации паровозного отделения тов. Порошин. Здесь агитаторов никто не инструктирует. Нельзя обойти молчанием и узловую партком ст. Камышлов, который до сих пор не проявляет никакой инициативы в улучшении агитации на узле.

НЕЧАЕВ — нач. сектора пропаганды и агитации политотдела Камышловского отделения.

К ДНЮ ПЕЧАТИ

Накануне Дня печати редакция газеты «Сталинский локомотив» Н. Тагильского политотдела отделения отчиталась перед своими читателями на станции Смычка. Такие же собрания состоялись на станциях Гороблагодатская и других.

С 3 по 10 мая во всех партор-

ганизациях Свердловского узла проводятся партийно-комсомольские собрания с отчетами редакторов стенгазет.

Собрание читателей и рабкоров газеты «Путевка» Свердловского узла состоится вечером 9 мая в зале заседаний управления дороги.

инициаторов — железнодорожников станции Реж, указывая как они совершенствуют свою работу по совмещению профессий. Здесь же приводится факт успешной работы универсалов станции Тавда.

Выступив с передовой, редакция вместе с политотделом принимает участие за подготовку совещания железнодорожников — универсалов, ставя своей целью организовать обмен опытом их работы. Уже в следующем номере на видном месте напечатано письмо универсалов и командиров 14-й дистанции пути «Универсалом может стать каждый рабочий». В письме говорится:

«Из ремонтных мастерских нашей дистанции ряд товарищей ушли на фронт. Их надо было заменить. Выполнение этого взяли на себя универсалы — люди, овладевшие несколькими профессиями. Слесарь мастерских стахановец тов. Зотов производил переделку и установку кузнечного горна, ремонт и установку мотора, вытяжного вентилятора. Эту работу кроме слесаря должны выполнять токарь, электромеханик и жестяник. Но Зотов, овладев их специальностями, все сделал один. Так пригодился слесарю

Зотову дополнительные профессии. В дни войны он полностью заменил ушедших на фронт жестяника тов. Свалова и электромеханика тов. Боченина».

Далее в письме рассказывается о деятельности универсалов слесаря тов. Черемных, кузнеца тов. Устьянцева, ремонтной рабочей тов. Сваловой.

Аккуратно ведет этот вопрос газета и в апреле, дав интересную статью слесаря мастерских 14-й дистанции пути тов. Чудинова: «Как я стал универсалом». Здесь тов. Чудинов в разделе статьи «Моя ученица» рассказал, как он обучил в дни войны молодую девушку, работавшую сторожкой Марусю Лаврентьеву, специальности моториста.

Так газета «За здоровый транспорт», подхватив одно из ярких проявлений советского патриотизма — движение универсалов, поощряет железнодорожников своего отделения осваивать новые специальности, своевременно заменять квалифицированных рабочих, ушедших на фронт.

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