

ПУТЕВКА

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

№ 64 (2195)

Суббота, 9 мая 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Еще один рекорд тов. Корзунина

ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО НА 1240 ПРОЦ.

Как сообщалось в «Путевке», кузнец-рессорщик вагонного депо Смычка тов. Корзунин 5 мая выполнил производственное задание по перетяжке рессор на 1200 процентов. Товарищи по работе поз-

дравили Василия Владимировича с таким значительным успехом. Стахановец-тысячник решил улучшить свои показатели. 7 мая предстояла та же работа — перетяжка рессор. Тов. Корзунин вышел на смену хорошо под-

готовленным, работал по-гвардейски и перекрыл свой рекорд. Производственное задание в этот день он выполнил на 1240 процентов. Среди кузнецов вагонного депо с новой силой развертывается социалистическое соревнование.

За новый под'ем творческой инициативы

По-гвардейски работали в дни предмайского соревнования коллективы многих предприятий нашей дороги. С большим упорством и настойчивостью боролись они за первенство, за досрочное выполнение своих производственных планов.

Серьезных успехов добились работники станции Егоршино и депо Камышлов. По-фронтовому работало паровозное депо Свердловск-пассажирская. Оно вышло в число передовых и получило красное переходящее знамя дороги. Улучшила свою работу и станция Свердловск-пассажирская. Имеют успехи и свердловские вагонники. За перевыполнение всех измерителей коллективу 3-го вагонного участка вручено красное переходящее знамя дороги.

Есть достижения и на других участках дороги. Но для того, чтобы быстрее и успешнее двигаться вперед, необходимо закрепить завоеванное, ни на минуту не ослаблять соревнования, а с каждым днем делать его все более массовым и конкретным.

Доблестная Красная Армия в день 1 Мая получила от своего главнокомандующего — товарища Сталина боевой приказ — «Добиться того, чтобы 1942 год стал годом окончательного разгрома немецко-фашистских войск и освобождения советской земли от гитлеровских мерзавцев».

Транспорт — родной брат Красной Армии, и потому этот приказ должен стать программой действий также и для каждого железнодорожника. Нам надо в совершенстве овладеть своим делом. Водить поезд точно по графику, скоростными методами обрабатывать составы, по-лунински ухаживать за паровозами, в неустанным труде ковать победу над озверелым врагом.

Стахановцы и командиры узла Свердловск-пассажирская обратились ко всем работникам дороги с призывом развернуть соревнование за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника.

Свердловские паровозники взяли обязательство досрочно выполнить годовую программу и превратить свое депо в лунинское. Движенцы и вагонники поставили перед собой задачу придти к Сталинскому дню железнодорожника с новыми производственными успехами, обеспечить четкую безаварийную работу по графику и систематически перевыполнять план погрузки.

Следя примеру передовых коллективов, все железнодорожники должны включиться в это соревнование. Партия и вся страна требуют от нас напряжения всех сил для усиления помощи Красной Армии, которая под руководством гениального полководца товарища Сталина наносит врагу сокрушительные удары и освобождает от фашистского ига советскую землю.

Для того, чтобы приблизить час окончательного разгрома фашистских банд, надо поддержать наступательный порыв наших воинов мощным трудовым наступлением в тылу. Используя все формы соревнования, будем множить ряды двухсотников — трехсотников, новаторов производства, создадим десятки новых фронтовых бригад и от рекордов отдельных стахановцев военного времени перейдем к высокопроизводительной работе смен, бригад и целых предприятий.

Товарищи паровозники, движенцы, вагонники, связисты и путейцы! Смелее вступайте в соревнование, становитесь в ряды гвардейцев тыла!

ВСТРЕТИМ СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА НОВЫМИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ ПОБЕДАМИ

Ко всем стахановцам, инженерно-техническим работникам и командирам дороги

Товарищи!

Великая Отечественная война всколыхнула весь советский народ. Перед лицом грозной опасности трудящиеся Советского Союза еще теснее сплотились вокруг большевистской партии, вокруг вождя народов товарища Сталина.

Мы, уральцы, вступая в 1942 год, дали нерушимую клятву вождю народов — выполнить свой патриотический долг до конца, не складывать оружия до полной победы над озверелым врагом. Мы поклялись отдать все силы, работать дни и ночи, чтобы удвоить и утроить выпуск всех видов вооружения и боеприпасов, еще лучше снабжать Красную Армию всем необходимым и ускорить час окончательного разгрома немецких оккупантов.

Линия фронтов Отечественной войны проходит далеко от Урала, но все железнодорожники нашей магистрали живут мыслями о фронте, трудятся для него и готовят боевые резервы.

Праздник 1 Мая мы отметили стахановским трудом. Горячее чувство патриотизма и беспредельной любви к родине нашло свое яркое выражение в предмайском соревновании. Стремясь сделать как можно больше для фронта, передовые коллективы нашего узла показали образцы трудового героизма. Подводя итоги соревнования, мы с гордостью можем отметить, что производственный под'ем, которым были охвачены работники узла, дал свои положительные результаты.

По-фронтовому работает коллектив паровозного депо Свердловск-пассажирская. Основные цехи — промывочно-под'емочного ремонта, заготовительный и механический, отлично справились с выполнением производственного задания. 43 процента рабочих систематически выполняют по 2—3 нормы за смену. Лучшие стахановцы — медник тов. Мерзляков, токарь Берснев, фрезеровщик Исаев и другие досрочно закончили выполнение своей годовой программы.

Передовые машинисты-лунинцы тт. Корнилов, Таланцев, Саватеев, Тихонова и Голубев первыми привели свои локомотивы в отличное состояние. В этом депо 60 процентов паровозного парка составляют лунинские бригады, что дало экономии на ремонте около 300 тысяч рублей.

В предмайском соревновании депо вышло победителем и получило переходящее знамя дороги.

Имеют значительные успехи в работе и наши вагонники. За перевыполнение всех измерителей коллективу 3-го вагонного участка вручено красное переходящее знамя дороги.

Выполняя постановление Государственного Комитета Обороны, в последнее время значительно улучшил работу и коллектив станции Свердловск-пассажирская. Все эти достижения являются результатом широко развернутого соревнования и слаженной работы с клиентурой. Вожаками соревнования стали маневровые диспетчеры тт. Овсянников и Кузнецов, дежурный по станции Клещевников, составитель тов. Скутин, стрелочники тт. Ильиных и Воробьев.

Товарищи железнодорожники! В итоге предмайского соревнования работа многих предприятий нашего узла улучшилась. Мы стали лучше обслуживать фронт и промышленность, работающую на оборону. Но для того, чтобы двигаться вперед, надо закрепить достигнутое.

Транспорт — родной брат Красной Армии; первомайский приказ Наркома Обороны товарища Сталина есть приказ боевых действий для каждого железнодорожника.

В дни, когда на железнодорожников возлагается ответственная задача обеспечить бесперебойное снабжение фронта оружием и боеприпасами,

мы обращаемся ко всем рабочим и командирам дороги с призывом развернуть соревнование за достойную встречу Всесоюзного Сталинского дня железнодорожника.

Основным условием этого соревнования должно быть выполнение клятвы, данной товарищу Сталину, — досрочное выполнение годовой программы, установление воинской дисциплины и слаженности в работе всех участков дороги. Универсальный измеритель работы — график движения поездов должен стать неизбывным законом военного времени. Продвигать поезд точно по графику — это значит выполнять задание по обороту вагонов, среднесуточному пробегу паровозов и обеспечить ежедневное выполнение норм приема и сдачи поездов.

Призывая вас, товарищи, включиться в соревнование, мы обязуемся:

ПО ДЕПО СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ

1. Годовой план под'емочного и промывочного ремонта паровозов закончить к 7 ноября.
2. К этому же сроку добиться выполнения двух годовых программ по механическому цеху, а по заготовительному цеху — к 30 июля.
3. Полностью изжить межпоездной ремонт и случаи брака. На «отлично» подготовить паровозы к работе в зимних условиях.
4. Ко Дню железнодорожника добиться того, чтобы 80 процентов паровозного парка было переведено на хозрасчет и обслуживалось лунинскими бригадами, а к 1 января 1943 года превратить депо в лунинское.
5. Добиться к Дню железнодорожника экономии топлива 10 проц.

ПО СТАЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ

1. Обеспечить четкую и безаварийную работу по графику, систематически перевыполнять план погрузки и иметь нулевые остатки вагонов под выгрузкой.
2. Ускорить оборот вагонов под грузовыми операциями, транзита с переработкой и без переработки, сократив время простоя их в два раза.
3. Разработать единый технологический процесс для обеспечения слаженности работы с клиентурой.

ПО ВАГОННОМУ УЧАСТКУ

1. Выполнить досрочно к 1 сентября годовой план ремонта товарных вагонов, также и годовой план среднего ремонта пассажирских вагонов.
2. Полностью обеспечить выполнение графика движения поездов и ликвидировать задержки по техническим неисправностям или прению буек.
3. В целях быстрого продвижения поездов всегда держать процент больных вагонов ниже нормы и расширить безотцепочный ремонт, включая и смену колесных пар.
4. Ко Дню железнодорожника добиться перевода всех пассажирских поездов на обслуживание лунинскими.

Товарищи железнодорожники! Встретим наш праздник, наш традиционный день в условиях войны новыми трудовыми победами. Пусть каждый удвоит, утроит производительность труда. Покажем родине, что уральские железнодорожники были и будут первыми помощниками Красной Армии.

Да здравствует партия большевиков, ведущая нас на победоносную Отечественную войну!

Да здравствует мудрый вождь и учитель великий Сталин!

Все для фронта! Все для победы!
(Обращение обсудили и подписали 900 железнодорожников узла Свердловск-пассажирская).

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 7 мая

В течение 7 мая на фронте ничего существенного не произошло. За 6 мая уничтожено 7 немецких самолетов. Нани потеря — 5 самолетов.

* * *

За 6 мая частями нашей авиации уничтожено или повреждено около 35 немецких автомашин с войсками и грузами, несколько пелевых орудий, 12 минометов, 5 зенитно-пулеметных точек, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частично уничтожено до роты пехоты противника.

* * *

Наша часть под командованием тов. Белобородова (Северо-Западный фронт) в течение дня заняла населенный пункт и нанесла противнику большой урон в живой силе и технике. На другом участке фронта часть, которой командует тов. Захватаев, захватила у противника одно орудие, 2 минометных батареи, 4 станковых пулемета и склад военного имущества. На поле боя осталось 300 вражеских трупов.

* * *

Два батальона пехоты противника, при поддержке 7 танков, атаковали позицию, которую обороняли наши бойцы во главе с лейтенантом Лебедевым. Подпустив танки на близкое расстояние, красноармейцы дали несколько залпов из противотанковых ружей и подбили две немецкие машины. Понеся большие потери, гитлеровцы отступили. На следующий день противник снова пошел в атаку, но был отброшен с еще большими потерями. В двухдневных боях наши бойцы уничтожили 2 и подбили 3 немецких танка. Гитлеровцы потеряли убитыми и ранеными до 500 солдат и офицеров.

* * *

Тяжелый танк младшего лейтенанта Васильева четыре дня действовал в тылу врага. За это время отважные танкисты Васильев, Захарцев, Прошкин и Тараханов уничтожили 5 противотанковых орудий, 8 минометов с прислугой, разрушили 14 блиндажей и вывели из строя более 200 вражеских солдат и офицеров. Танкисты захватили у противника 5000 патронов, 8 автоматов, несколько пулеметов и много ценных документов.

* * *

Рота немецких солдат окружила в лесу 12 советских партизан, действовавших в тылу противника на Юго-Западном фронте. Пять часов длился неравный бой. Искусно замаскировавшись, славные советские патриоты метким огнем из винтовок выводили из строя одного гитлеровца за другим. Когда стемнело, немцы отступили, оставив в лесу 34 убитых солдат и 2 офицеров.

Отлично подготовимся к новому графику движения поездов

Быть полностью готовыми

Железнодорожники Тюменского отделения дружно готовятся к переходу на летний график движения поездов.

В паровозном депо Тюмень с молодыми машинистами проводится изучение профиля пути, даются указания как водить тяжеловесные поезда, особенно по трудным перегонам. Организован общественный смотр паровозного парка. В этом смотре активное участие приняли старые машинисты-пенсионеры тт. Осипенко, Ильин и профсоюзные активисты. Выявленные дефекты сразу же устраняются. Для кольцевой езды выделено 30 машинистов-лунинцев: Тимкин, Ваганов, Еременко, Ческидов, братья Бердниковы и другие.

У коллектива рабочих дистанции пути имеются все условия для перехода на летний график. Состояние пути отличное, имеется достаточное количество рельсов

для производства среднего ремонта пути.

Политруки воинских подразделений и агитаторы проводят беседы о значении нового графика. В отделении движения выходит ежедневно «Боевой листок железнодородника», в котором освещается работа передовых диспетчеров тт. Данилова, Наумова, обеспечивающих прием и сдачу поездов с Омской дороги, выполняющих план отправления и проследования маршрутов.

На отделении имеются все возможности для того, чтобы образцово подготовиться к работе по летнему графику. Но сделано еще не все. Задача руководителей отделения — организовать самое широкое распространение опыта передовых железнодорожников, борющихся за четкое отправление и проследование поездов точно по графику.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.



Поездной мастер-лунинец Кушвинского участка т. А. А. СЕРЕБРЯКОВ за работой.
Фото В. Лежнина.

Станция Надеждинский завод впереди

Проследование поездов строго по графику зависит прежде всего от того, насколько своевременно и точно организовано отправление маршрутов со станций. Наиболее успешно в первой пятидневке мая работали смены станции Надеждинский завод, где начальником тов. Гориченко. Все поезда за это время они отправили точно по графику, улучшив таким образом показатели по сравнению с апрелем.

Некоторого улучшения добились и железнодорожные станции Ва-

гай, Шарташ, Кузино и других. Процент отправления поездов по графику в первых числах мая по сравнению с апрелем поднялся, но все же ни одна из этих станций не добилась еще 100-процентного отправления поездов по расписанию.

Сейчас, когда дорога готовится к переходу на летний график, коллективы ведущих, и, прежде всего, решающих станций должны по-боевому организовать работу смен, как этого добились теперь на станции Надеждинский завод.

Воинское подразделение работает по-боевому

Важнейший груз отправлен своевременно

В ночь на 7 мая смена маневрового диспетчера тов. Семейкина, несмотря на трудности поездного положения, полностью обеспечила отправление особо важных грузов, развезла местный груз и отравила своими маневровыми паровозами на соседние станции — Уктус и Аппаратная.

Грузовой диспетчер тов. Батова организовала информацию о подходе груза с соседних станций — Свердловск-сортiroвочная и Свердловск-пассажирская. Она заблаговременно информировала клиентуру о наличии прибывшего груза и произвела подачу вагонов на фронт выгрузки.

В это дежурство старший конторщик тов. Лихачева и конторщик тов. Жвакина организовали списывание вагонов схода, составитель поездов тов. Гусев и машинист тов. Щербakov обработали прибывшие поезда за 35 минут вместо 50.

Смена тов. Семейкина является воинским подразделением. Сейчас она вызвала на соревнование первое воинское подразделение станции — смену диспетчера тов. Савран.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции Шарташ.

УКОМПЛЕКТОВАТЬ КАДРЫ

Пункт технического осмотра вагонов станции Свердловск-сортiroвочная готовится к переходу на летний график движения поездов.

Осмотрщики вагонов слесари боевыми делами отвечают на первый приказ Народного Комиссара Обороны товарища Сталина. Они соревнуются между собой за отправление поездов без задержек, быстрее, чем предусмотрено нормами, проводят осмотр и безотцепочный ремонт вагонов.

Впереди соревнования идет смена мастера тов. Гражданинова. Выполняя свои обязательства, взятые в новогоднем письме уральцев товарищу Сталину, смена проводит осмотр вагонов на 15—20 минут быстрее положенного по нормам и 75 процентов поездов отправляет с нулевой утечкой воздуха.

Работая по-лунински, осмотрщики и слесари быстро меняют неисправные буксы, буксовые лапы, крючья и колесные пары. 2 мая слесари-вагонники тт. Пучков и Носков сменили колесную пару втрое быстрее положенного на это времени. Осмотрщик вагонов тов. Макаров одновременно совмещает профессию слесаря и выполняет задание на 250 процентов.

Люди единодушно заявляют, что с введением нового графика они будут работать еще лучше, примут все меры к тому, чтобы обеспечить быстрое продвижение поездов.

Однако на пункте не хватает кадров. Правда, за последнее время сюда пришло несколько домохозяек и девушек. Тт. Игнатьева и Торбас работают расценщиками,

Картагина — табельщиком, Вишкова — нарядчиком. Нужны еще несколько слесарей и осмотрщик вагонов, но их нет. Своевременно подготовить эти кадры никто не позаботился.

Старший мастер тов. Калинин не раз обращался по этому вопросу к начальнику отдела приема и увольнения вагонного участка тов. Новикову, но тот неизменно отвечает:

— Людей у меня нет. Не сегодня—завтра подберу...

Не все благополучно и с запасом деталей, часто не хватает тормозных колодок.

Командиры вагонного участка обязаны помочь пункту осмотра в переходе на новый график и в первую очередь укомплектовать его кадрами.

Г. ЮРИН.

ХОЗЯЕВА „ЗЕЛеной УЛИЦЫ“



Профиздат выпускает серию книг под рубрикой «Бойцы трудового фронта». Одна из книг этой серии — «Хозяева «зеленой улицы» Матвея Ройзмана. Это очерки о людях железнодорожного транспорта, о их напряженном труде в дни Отечественной войны. Большинство очерков посвящено стахановцам Свердловского железнодорожного узла.

Наибольший интерес представляет очерк «Большое сердце» о П. Симонове — начальнике дорожно-колесных мастерских. Автор умело воспользовался богатым материалом и сумел показать тов. Симонова энергичным боевым командиром, умеющим воспитывать людей. Очень хорошо дана история взаимоотношений начальника мастерских с передовым стахановцем-токарем Иваном Зубрицким. Очерк написан живо и по своим литературным достоинствам является наиболее удачным в книге.

Интересно написан и очерк «Экзаме́н», отрывок из которого был недавно опубликован на страницах «Путевки». Автор рассказывает об одном из лучших путей обходчиков Свердловской дистанции пути — Игнатье Александровиче Васове. Борясь за крепкий здоровый путь, за безопасность движения поездов, Игнатий Александрович за свою жизнь предотвратил немало крушений и заслужил сердечную благодарность. Так было и последний раз: «Васев взял молоток и стал закреплять костылями конец рельса. Через пять минут он пропустил мимо себя освещенный поезд. Люди стояли на площадке, кричали Васеву, махали платками, фуражками...»

Боевой работе осмотрищика-пролазчика тов. Завьялова посвящен очерк «Трещина». Книга «Хозяева «зеленой улицы» выпущена 25-тысячным тиражом, цена 40 коп.

К. М.

Письма в редакцию

— ★ —

О культуре на Тюменском отделении

Плохо поставлена культурно-массовая работа на Тюменском отделении. На одном из важнейших производственных участков Тюменского узла — в паровозном депо, нет красного уголка, негде сосредоточить политико-массовую работу. Там же, где красные уголки имеются, редко бывают беседы или даже читки газет.

Предана забвению и оборонно-массовая работа. Повинен в этом прежде всего райком союза. За время войны на станции Тюмень не состоялось ни одного выпуска медестер и сандружинниц. Кружки, начавшие работу осенью, распались.

Не лучше обстоит дело и с художественной самодеятельностью. Клубные коллективы Тюменского узла не проявляют никакой деятельности, хотя имеется работо-

способный актив, есть и художественный руководитель. Кружковцы давно уже не выступали перед железнодорожниками. И только на станции Вагай с марта начали систематически работать коллективы художественной самодеятельности: хоровой, танцевальный, драматический, кружок баянистов и другие.

Два месяца назад на дорожном совещании культактива было справедливо отмечено, что культурно-массовая работа на Тюменском отделении находится в запустении. Не лучше и теперь. Дело в том, что райком союза не уделяет внимания этому вопросу. Не помогает райкому и политотдел отделения.

С. ЕВГЕНЬЕВ.

Наладить охрану паровозов

Мой паровоз с 24 по 27 апреля находился в подемочном ремонте в депо Свердловск-пассажирская. Когда я принимал машину, на ней не оказалось двух маховиков венителей. Эти детали кто-то украл.

В депо нет охраны паровозов. Если мы, камышловские машинисты, ставим свои паровозы на ремонт в депо Свердловск-пассажирская, приходится снимать и куда-нибудь прятать детали.

И. ПЬЯНКОВ — машинист депо Камышлов.

Нет заботы о пассажире

Нельзя позавидовать пассажиру, которому хоть день придется пробыть на станции Баженово.

Здание вокзала всю зиму не отапливалось. Стены покрылись плесенью от сырости. Двери и окна неисправны. Перрон станции завален мусором и в течение многих дней не очищается. Кругом грязь и безкультурие.

Начальник станции тов. Фролов смирился со всеми этими безобразиями и мер к устранению их не принимает.

ВАСИЛЬЕВСКИЙ.

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

Сегодня, в 8 часов вечера, в зале заседаний Управления дороги, состоится собрание хозяйственного, партийного и профсоюзного актива и рабкоров Свердловского узла, посвященное

Дню печати

1. Доклад о работе газет „Путевка“ и „Свердловский железнодорожник“
2. Художественная часть.