

ПУТЕВКА

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

№ 68 (2199)

Вторник, 19 мая 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Областное совещание стахановцев-тысячников

Позавчера закончилось областное совещание стахановцев-тысячников промышленности и железнодорожного транспорта Свердловской области. В совещании приняли участие передовые люди нашей дороги: знатный токарь И. А. Мезенин, электрообмотчица Раиса Кыштымова, машинист тов. Луканин, дежурный по станции Г. И. Куликов, диспетчер Н. А. Новиков и другие.

Совещание подвело итоги замечательного движения смелых новаторов производства и наметило программу действий по распространению опыта передовиков на все предприятия промышленности и транспорта.

Выступивший на совещании дежурный по станции Гороблагодатская Г. И. Куликов заявил:
— Товарищи металлурги и ма-

шиностроители! Больше выпускайте вооружения для Красной Армии. Мы, железнодорожники Урала, точно по графику доставим это оружие на фронт. Выполним боевой приказ товарища Сталина — разгромим ненавистных гитлеровских мерзавцев в 1942 году.

После совещания с передовыми людьми беседовали руководители дороги, подора и дорпрофсожа.

Создадим крепкие единые смены

Продвигать поезда точно по графику, выполнять государственные планы погрузки и выгрузки, правильно использовать подвижной состав и локомотивы — вот задача коллектива дороги. Успешно решить ее можно только при четкой и слаженной работе людей, связанных с движением поездов. Практика показала, что там, где коллективы работают дружно, сообща борются за выполнение своих измерителей — успех налицо. Постоянная смена знатного дежурного по станции Гороблагодатская Георгий Куликова скоростными методами обрабатывает поезда и управляет их точно по наркомовскому графику. Дружная работа смены дежурного по станции Егоршино Алексея Ченцова обеспечивает систематическое выполнение государственного задания по погрузке угля. Смена, возглавляемая дежурным по станции Вагай Дмитрием Галкиным, образцово выполняет нормы приема и сдачи поездов на Омскую дорогу. Знание людей, с которыми приходится работать в каждое дежурство, обеспечило успех диспетчеру Надеждинского отделения Николаю Новикову.

Все это убедительно говорит за то, что работать с постоянным составом людей смены не только удобно, но и эффективно. Такие командиры, как тт. Куликов, Ченцов, Галкин, Новиков хорошо знают свои смены, а смены — своих командиров. Это дает возможность оперативно и производительнее работать всему коллективу.

Борьбу за организацию слаженной работы дороги надо начинать с создания единых смен — снизу доверху. Такие смены на транспорте оправдали себя. Недаром за их организацию выступают все дежурные по станциям, диспетчеры, дежурные по отделениям. И это правильно, ибо командиры и исполнители, повседневно работающие друг с другом, имеют все возможности четко организовать дело.

На нашей дороге уже давно назрел вопрос о создании единых смен. Руководство дороги поддерживало это начинание. Однако укомплектование единых смен идет крайне медленно, особенно на Свердловском отделении. Между тем поездная работа здесь организована плохо: график срывается, государственный план погрузки и выгрузки не выполняется. Казалось бы, что командиры отделения движения и работники политотделов должны были первыми на дороге взяться серьезно за создание единых смен. Но они все еще только говорят в пользу такой организации труда.

Следует заметить, что и руководство службы движения крайне вяло поддерживает идею создания единых смен на дороге.

Необходимо избежать ошибки прошлых лет, когда из-за не серьезного отношения к организации единых смен эта работа не увенчалась успехом. Созданные в ряде мест смены очень быстро распались, работа в них шла самотеком, работники смены часто менялись, переставлялись.

Единая смена должна быть крепкой, укомплектована постоянным составом людей. Их работой необходимо изо дня в день руководить. Сюда должно быть привлечено пристальное внимание командиров, политотделов, партийных организаций.

Организация единых смен даст большую возможность для проявления творческой инициативы, развертывания социалистического соревнования на дороге.

График — основа работы транспорта

По-боевому руководить развозом местного груза

Диспетчеры Свердловского отделения тт. Палкин, Ширяев, Фокин и Лобанов обеспечили нулевой остаток вагонов под выгрузкой

Сырье подвезено заводам

Свердловское отделение обслуживает многие предприятия Урала. Железнодорожники подвозят им уголь, сырье. За последнее время на отделении скопилось много местного груза. 17 мая свердловские железнодорожники дружно работали на развозе местного груза и выгрузке. В этот день весь имеющийся груз на отделении был подан к заводам. Десятки людей и целые коллективы показали высокие образцы в борьбе за выполнение наркомовского задания.

Диспетчер Свердловского отделения Николай Палкин умело организовал работу по развозу местного груза на узле. Хорошо руководили этой работой диспетчеры тт. Ширяев, Фокин, Лобанов, дежурный по отделению Шлыков, заместитель начальника распорядительного отдела отделения тов. Кустов.

К концу отчетных суток основные станции отделения — Шарташ, Свердловск - товарная, Свердловск-пассажирская, Хромпик, Шувалов, Подволошная имели нулевой остаток вагонов под выгрузкой.

ЗАДАНИЕ по ВЫГРУЗКЕ ВЫПОЛНЕНО

В воскресенье, 17 мая, коллектив железнодорожников Камышловского отделения успешно справился со своей задачей. План выгрузки перевыполнен. На грузовых операциях в этот день работало 440 человек. Железнодорожники оказали помощь трудящимся территориальных организаций.

К концу суток план выгрузки выполнен на 127 процентов. К 18 часам на всем отделении под выгрузкой оставался только один вагон.

В этой работе особенно отличился диспетчер отделения тов. Кутемов. Он умело организовал развоз местного груза, выполнив задание на 100 процентов. Начальник станции Еланский тов. Епифанов организовал выгрузку 23 вагонов за 1 час. 20 мин. В этот день отлично работали грузчики. Грузчик станции Богданович тов. Шапиро выполнил свое задание на 250 процентов.

Железнодорожники работали в тесном контакте с клиентурой, что дало возможность сократить простой вагонов под выгрузкой. Директор шпалозавода тов. Кротов организовал выгрузку 18 вагонов за 2 часа 45 минут.



Старший электромеханик Богдановичской дистанции связи И. Я. БРОДОВИКОВ на своем участке широко применяет лунинские методы работы, активно занимается подготовкой молодых кадров связистов.
Фото В. Лежнина.

Слаженная работа с клиентурой

Утром с Егоршинской электростанции позвонил десятник тов. Сербининов:

— Товарищ Ченцов! Все в порядке: выгрузку угля закончили, габарит и стрелки очищены. Можете убирать вагоны.

Дежурный по станции дает распорядительному составу т. Паньшину:

— Выведите с Егров порожняк и подайте его под погрузку на шахту Бурсунку.

Тут же он ставит об этом в известность десятника шахты тов. Мантырову, и она заранее подготавливает фронт погрузки, наряжает рабочих.

Порожняк прибыл на шахту, и работа закипела. Погрузка здесь бункерная. Четыреххосный хоппер ставится под бункер, открывается люк и в вагон высыпается 25 тонн угля. Затем хоппер при помощи лебедки подкатывается к другому бункеру и загружается до полной нормы.

Через два с половиной часа загруженный состав выводится на станцию. Составитель Пономарев Степан разбивает его на группы по направлениям и, по команде дежурного по станции прицепляет вагоны к проходящим поездам. Электростанции и заводы Ирбита, Туринска, Алапаевска, Свердловска во время получают драгоценное топливо.

Вечером на планерке т. Ченцов доложил:

— Задание по выгрузке и погрузке перевыполнено. Весь местный груз отправлен. Остаток вагонов под погрузкой и выгрузкой — нуль. 90 проц. поездов отправлено по графику.

Так работала смена дежурного по станции Егоршино тов. Ченцова 13 мая. Готовясь к новому летнему графику движения поездов, она добилась четкой, слаженной работы с клиентурой.

Особенно велика в этом роль старшего весовщика тов. Сметанина. Это человек энергичный, настойчивый. Он сам узнает у диспетчера о подходе местного

груза, сообщив об этом клиентуре, добьется, чтобы вагоны своевременно были поданы к фронтам выгрузки и разгружены.

Бывает, что груз прибывает с опозданием, к 16 часам. Но и тут тов. Сметанин не спасует, а примет все меры, чтобы вагоны сходу были поданы и разгружены к 18 часам.

Четкая, дружная работа смены оказала благотворное влияние на клиентуру. Изменилось отношение клиентов к использованию подвижного состава. Теперь клиентов не разыскивают, чтобы сообщить им о подходе грузов или порожняка: они сами поддерживают связь с дежурным по станции и старшим весовщиком.

Грузовые работники обычно жалуются на неповоротливость командиров топливных складов в организации выгрузки. В Егоршино об этом не услышите ни слова. Начальник склада топливного тов. Соколов за день не раз заглядывает на станцию, лично убеждает какой груз прибыл в его адрес и сделает все, чтобы вагоны были разгружены без задержки.

Коллектив станции Егоршино соревнуется с горняками треста Егоршинуголь на лучшую организацию грузовой работы. Соревнование это ведется по-деловому. Не было еще случая срыва погрузки по вине станции. Если составитель занят и не может своевременно подать на шахты порожняк, это выполняет другой агент, вплоть до начальника станции.

Горняки, в свою очередь, борются за увеличение добычи и быструю погрузку угля. Задержки и срывы погрузки стали редким явлением. Простой вагонов снизился.

Дружная, слаженная работа, боевое соревнование с клиентурой позволяют смене тов. Ченцова систематически перевыполнять задание по погрузке и выгрузке и отправлять поезда строго по графику.

Ю. ГЕРАСИМОВ.

Поезда идут по графику

Диспетчер Надеждинского отделения комсомолец Николай Новиков, поддерживая призыв свердловчан, взял на себя социалистическое обязательство организовать в мае не менее 50 тяжелых поездов, доставить промышленности сверх плана 20 тысяч тонн грузов.

Организуя в своей смене комплексное соревнование дежурных по станциям, составителей, машинистов, главных кондукторов, диспетчер-скоростник с честью выполняет свои обязательства. За пятнадцать дней мая он обеспечил продвижение по своему участку 23 тяжелых поездов. Перевезено сверх нормы 7230 тонн угля, руды и других важнейших грузов для заводов черной металлургии.

Тов. Новиков добивается высоких показателей в продвижении поездов по графику. В первой половине мая по его участку проследовало по графику 80 проц. поездов. В отдельные дни т. Новиков дает 100 проц. отправлений и проследования поездов точно по расписанию.

13 мая, соревнуясь с диспетчером, дежурные по станциям Надеждинск тов. Калаников и Богословск тов. Смагин отправили все поезда точно по графику. Машинист тов. Жадов провел в этот день по участку Сама — Надеждинск двоянный тяжеловесный поезд на 1000 тонн тяжелее нормы.

НА РАЗ'ЕЗДЕ МЕСЯДЫ

Угольный маршрут приближался к раз'езду Месяды. Дежурный по станции комсомолец тов. Долгих, приготовив жезл, вышел на пути.

Проводив поезд напроход, тов. Долгих немедленно позвонил дежурному соседней станции и четко доложил о проследовании поезда.

Бесперебойно, без нарушений Правил технической эксплуатации, движущийся раз'езда Месяды продвигают маршруты с грузами для фронта и оборонной промышленности.

Вот и сегодня тов. Долгих, вступая в ночное дежурство, вызвал своего соседа — дежурного по станции Кармак тов. Купринова на социалистическое соревнование. Свои обязательства тов. Долгих выполнил. Все поезда за ночное дежурство проследовали без задержек у семафора и на раз'езде. Хорошо поработали и стрелочники тт. Максимов и Девякина.

Готовясь к переходу на летний график, движущийся привели в культурный вид все станционные пути, стрелки, сделали побелку помещений раз'езда.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Партийная жизнь

УСИЛИТЬ РОСТ ПАРТИЙНЫХ РЯДОВ

В ряды партии Ленина—Сталина в дни Отечественной войны вступили лучшие люди нашего узла. В дни суровых испытаний они неразрывно связали свою судьбу с партией большевиков, для того, чтобы еще лучше работать на благо родины, не щадя своих сил, помогать фронту.

Однако многие партийные организации узла Свердловск-пассажирская не уделяли вопросам роста партийных рядов достаточного внимания. За последний квартал прошлого года в кандидаты ВКП(б) было принято всего 3 человека, а в члены—9. Незначительно улучшилось положение в этом году. Были проведены партийные собрания по вопросам роста. Узловой партком заслушал доклады секретарей парторганизаций станции Свердловск-пассажирская и отделения пассажирской службы. В решении было указано на слабый рост этих организаций и предложено усилить воспитательную работу с людьми.

За пять месяцев наши организации приняли в члены ВКП(б) 25 и в кандидаты — 22 человека. Но есть и такие, как, например, дистанция пути, угольный склад и 3-й вагонный участок, где этой работе не уделялось внимания. Секретарь парторганизации вагонников тов. Кузнецов не мобилизовал членов своей организации на развертывание работы с людьми. Здесь имеется более 100 человек двухсотников и стахановцев, дающих производительность труда более 300—500 процентов. Этот резерв для роста не был использован. Плохо занимался этим вопросом и секретарь парторганизации ст. Свердловск-товарная тов. Берсенева.

Одной из лучших партийных организаций, где вопросам роста уделялось внимание, можно считать парторганизацию паровозного депо (секретарь тов. Попов). Здесь за время Отечественной войны принято в члены и кандидаты ВКП(б) 19 человек. Заметен рост и парторганизации станции Свердловск-пассажирская, которая выросла за последние месяцы на 5 человек.

В наших партийных организациях имеется много кандидатов в

члены ВКП(б) с просроченным стажем. Есть такие, как, например, товарищи Огородников, Чулков, Краев и Чагаева, которые считаются кандидатами с 1931—1938 гг. Однако несмотря на «удлиненный» кандидатский стаж, секретари парторганизаций, в которых состоят эти товарищи, работы с ними не ведут и к приему в члены партии не готовят.

Воспитание молодых коммунистов требует вдумчивого подхода и повседневного внимания. Во время помочь им в теоретической учебе, подготовить их к приему в члены партии—почетная задача секретаря каждой парторганизации.

П. МИШИН — секретарь парткома узла станции Свердловск-пассажирская.

ЛЕКЦИЯ О ТЕКУЩЕМ МОМЕНТЕ

На днях в агитпункте станции Тюмень лектор подора тов. Чесноков прочел содержательную лекцию о текущем моменте.

На лекции присутствовало более ста железнодорожников.

Забывший участок работы

Секретарь парторганизации дистанции пути Свердловск-сортировочная тов. Трухин считает, что среди путейцев нет достойных для приема в ряды ВКП(б). Это неверное утверждение можно расценивать, как попытку оправдать свою бездеятельность и отсутствие воспитательной работы с людьми.

На дистанции немало стахановцев, показывающих образцы социалистического отношения к труду. Следует напомнить тов. Трухину, что путейцам широко известны ремонтные рабочие тт. Смирнов и Бабонин, бригадиры тт. Федоров и Машков, путеобходчик тов. Мотовилова и ряд других передовиков производства.

Секретарь парторганизации не знает передовых людей дистанции. Это подтверждается хотя бы тем, что он рекомендовал для приема в партию одного из бригадиров, а при тщательной проверке оказалось, что этот человек год тому назад за неблаго-



Командир воинского подразделения—старший осматрщик вагонов т. СУКОВАТКИН. Его смена считается лучшей в вагонном участке Свердловск-пассажирская и систематически перевыполняет производственное задание.

В вагонном участке Свердловск-пассажирская по предложению стахановки тов. Углевой было создано первое воинское подразделение в автоматном цехе. В конце марта также создано воинское подразделение и в пункте осмотра вагонов. Первенство здесь завоевала смена старшего осматрщика тов. Суковаткина.

видные дела был осужден на 8 месяцев.

Воспитательной работы с людьми здесь не ведут, лекции и беседы на политические темы не проводятся. После этого становится понятно, почему так медленно растет парторганизация.

Кандидаты в члены ВКП(б) тт. Коробицын и Ерофеев помощи со стороны секретаря парторганизации не чувствуют и к приему в члены партии их никто не готовит. Десятник тов. Фролов, принятый в кандидаты еще в 1938 году, недавно подал заявление о приеме его в члены ВКП(б), но когда будет обсужден этот вопрос—неизвестно.

Факты эти говорят о том, что парторганизация вопросами роста своих рядов не занимается, а ее руководитель тов. Трухин допустил серьезную ошибку, забыв о важнейшем участке партийной работы.

А. КОТЛЯРЕНКО — политотдел Свердловского отделения.

В Егоршино проваливают огородный сев

Уходя в субботу вечером, начальник политотдела Егоршинского отделения тов. Рассошных сказал своему заместителю:

— Мы с Королевым собрались съездить в деревню: думаем достать картошки и овощных семян. Сажать ведь пора, а у меня ничего нет.

— Так ведь райком союза и райтрансторпнит что-то делают, неужели они вас-то, по крайней мере, не обеспечат?

Рассошных безнадежно махнул рукой.

В понедельник вопрос о подготовке к севу обсуждался на оргсобрании политотдела. Председатель райкома союза тов. Иванов докладывал о том, что подсобные хозяйства и индивидуальные огородники землей не обеспечены, семян нехватает и сев под угрозой провала. Начальник райтран-

сторпнит тов. Нейштадт ничего не сделал для закупки семян.

— А вы, тов. Иванов, лично, или председатели месткомов обращались в колхозы за семенами?—спросили докладчика.

— Это не мое дело,—отрезал тов. Иванов.— У меня дел по горло, я даже сведения не успеваю собрать.

Начались пересуды, розыски виновных в провале подготовки к севу, взаимные упрёки. Посыпались предложения о способах изыскания земли и семян. Слово взял заместитель Егоршинской дистанции пути по политчасти т. Мышкин.

— Хватит заседаний и разговоров о севе,— сказал он.— Надо поехать и сеять. Завтра же надо поставить на пахоту все тракторы и лошадей, и сегодня же договориться с райкомом партии и

районным Советом о земле и семенах.

В райисполком отправилась делегация. Но она ничего не добила. Оказывается, горсовет уже отдал многие земельные участки, отведенные железнодорожникам, другим организациям.

В колхозы за семенами никто не поехал. Стали ждать решения районных организаций.

Но сев не ждет. Железнодорожники это прекрасно понимают. И они начали сев. Они разрабатывают землю во дворах, в газонах. Путьцы панут свой участок, хотя с другой стороны поле панут по распоряжению горсовета работники местной конторы госбанка. А земельных участков нет и семян нехватает. Райтрансторпнит распределил имевшиеся три тонны верхушек клубней картофеля и на этом успокоился.

С линии сыплются запросы. «Прошу отпустить 3,5 тонны семенного картофеля и семян огородных культур, иначе сев сры-

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Пассажирские поезда— строго по расписанию

С переходом на летний график движения поездов перед диспетчерами дороги стоит задача—продвигать каждый маршрут точно по расписанию. Этого можно достигнуть только при крепкой, слаженной работе железнодорожников всех профессий.

Долг каждого диспетчера, вступающего на дежурство, вызвать на социалистическое соревнование диспетчеров-паровозников, соревноваться с дежурными по станциям, держать тесную связь с диспетчерами соседних отделений.

Вместе с продвижением маршрутов с вооружением для фронта и сырьем для промышленности необходимо помнить о пассажирских перевозках, особенно в пригородных поездах, обслуживающих промышленные районы. Поезда пригородного сообщения также должны двигаться точно по графику. Наши передовые диспетчеры не забывают об этом. 8 мая диспетчеры Камышловского отделения тт. Миронов и Горбунов и Тагильского—тов. Медве-

дева провели все пригородные поезда строго по расписанию. Добился этого тов. Миронов и на следующий день.

11 и 12 мая диспетчеры тт. Скобелев и Захаров провели точно по графику все поезда пригородного сообщения на Алапаевском участке. Хорошо продвигают пассажирские поезда диспетчеры Тюменского отделения тт. Неверова, Денисов и Токманцев.

Но вместе с этим нередки случаи, когда пассажирские поезда выбиваются из расписания. Так, например, поезд № 12 систематически простаивает на станции Кунара от 1 часа до 3 часов.

Во время доставки рабочих и служащих к местам их работы на промышленных предприятиях—большая и почетная задача. Давайте же, товарищи диспетчеры, бороться за слаженность, развернуть боевое соревнование за продвижение пассажирских поездов строго по расписанию.

ПИСЦОВ — диспетчер пассажирских перевозок.

Еще раз о руководстве линией

Селекторная болтовня продолжается

В марте газета «Путевка» выступила со статьей «Болтуны у селектора», в которой подвергла резкой критике командиров службы движения за негодный, порочный стиль руководства линией. В первые дни после появления статьи селекторные совещания стали более деловыми и организованными, но вскоре критика была забыта, селекторные совещания перестали регламентироваться и опять превратились в нескончаемую болтовню.

Ежедневно начальники отделений движения, паровозного хозяйства, линейные помощники по грузовой работе, старшие диспетчеры и другие оперативные работники, связанные с движением поездов, по 5—6 часов затрачивают на так называемые селекторные переключки с управлением дороги, да по полтора—два часа с линейными станциями.

...Радиостудия Тюменского отделения. 8 часов утра. В селекторе дозвонился голос начальника службы движения тов. Гладких, его заместителя тов. Мельникова.

Начался отчет за истекшие сутки. Вместо серьезного анализа поездного положения на отделе-

ниях, здоровой критики руководителей Свердловского и Тагильского отделений за плохой развоз местного груза, разумного указания—слышалась ругань, перебранка командиров. Все это продолжалось 1 час 15 минут. Три четверти часа Мельников «пилит» заместителя начальника Камышловского отделения движения тов. Завьялова.

Пока неслись заклинания, на станции Камышлов стоял поезд № 4404. После короткой паузы опять послышался голос Мельникова, обращенный к т. Завьялову.

— Ну, чего в рот воды набрали. Рассказывайте дальше.

— Начальник вышел, чтобы отпустить поезд № 4404, — ответил кто-то из Камышловской студии.

— Вернуть немедленно, — кричал Мельников.

И когда, отправив поезд, Завьялов появился у микрофона, он получил два устных выговора. Один за уход из радиостудии, другой— за задержку поезда. А зря! На этот раз следовало бы наказать самого Мельникова за то, что он попирая приказ наркома, распоряжение начальника дороги, по часу держит у селектора командиров, отрывает их от руководства движением поездов.

В 14 часов снова заработал селектор. На этот раз командиры линии просидели у микрофонов полтора часа.

На 21 час опять назначено селекторное совещание. Еще час были оторваны командиры от непосредственного дела. А в 23 часа началась ночная переключка по селектору.

Любители селекторной болтовни, командиры службы движения упорно не желают отказаться от своего вредного стиля работы. Драгоценное время оперативных работников линии тратится впустую на бесконечные разговоры, ругань, заседательскую суетню. Этот негодный стиль работы является серьезной помехой в движении поездов на дороге. Такой стиль работы не сможет обеспечить выполнение нового наркомовского графика в условиях военного времени. Необходимо раз и навсегда покончить с селекторной болтовней, навести порядок в командовании линией.

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

Г. ЮРИН.