

# ПУТЕВКА

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

№ 71 (2202)

Вторник, 26 мая 1942 г.

Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

Добьемся стопроцентного отправления и проследования поездов по расписанию, организуем всю поездную работу четко по графику!

## За новые успехи в социалистическом соревновании

Обращение железнодорожников Московского узла Ленинской дороги нашло горячий отклик среди железнодорожников магистралей Урала. Отвечая на призыв организовать социалистическое соревнование работников железнодорожного транспорта, люди нашей дороги берут конкретные обязательства. Сегодня они еще раз повторяют слова своей клятвы товарищу Сталину — работать для фронта, не покладая рук.

Обращение является развернутой программой действий для всего транспорта. Железнодорожники всех профессий — движущие и грузовые работники, паровозники, вагонники, путейцы, связисты, строители находят здесь свои конкретные задачи, над выполнением которых им необходимо повседневно работать.

Каждый, кто вступает сегодня в соревнование за новый подъем в транспорте, должен работать так, как этого требуют нормы военного времени. Его долг — стать гвардейцем трудового фронта. Соревнуясь за новые успехи, каждый из нас должен равняться на передовых людей дороги.

Товарищ диспетчер! Продвигай поезда точно по графику, следуй примеру диспетчера Николая Номикова.

Товарищ дежурный по станции! Полностью используй пропускную способность своей станции, следуй примеру Георгия Куликова!

Товарищ составитель! Формируй составы скоростными методами, следуй примеру Николая Фетисова!

Товарищ машинист! Води поезда на высоких скоростях точно по графику, ухаживай за локомотивом по лунински, следуй примеру машиниста Бориса Корнилова!

Товарищи вагонники, путейцы, связисты! Перенимайте передовые методы стахановского труда, развивайте лунинское движение!

Товарищи рабочие ремонтных и подсобных цехов! Поднимайте производительность труда, будьте мастерами своего дела, следуйте примеру токаря Ивана Мезенина, электрообмотчицы Раисы Кыштымовой, фрезеровщика Исаева.

Вступая в социалистическое соревнование, передовые люди дороги отвечают боевыми делами на призыв московских железнодорожников. Диспетчер тов. Новиков провел в этот день все поезда по графику, дежурный по станции тов. Куликов отправил поезда точно по расписанию, отлично используя пропускную способность ст. Гороблагодатская, смена маневрового диспетчера станции Шарташ т. Савран развезла полностью местный груз.

Дорога перешла на новый график. Это обязывает весь коллектив работать еще лучше, еще энергичнее. Между тем итоги работы первого дня по новому графику показали, что коллектив не справился со своим заданием. Особенно плохо продвигались поезда на Свердловском отделении.

Перед железнодорожниками уральской магистрали стоят сейчас три основные задачи: своевременно сдавать поезда на соседние дороги, выполнять и перевыполнять государственный план погрузки и выгрузки, продвигать поезда точно по графику. Коллектив дороги, отвечая на призыв железнодорожников Московского узла, заявляет:

— Принимаем условия социалистического соревнования, будем бороться за их выполнение! Слово дано — его надо сдержать!

## УСЛОВИЯ социалистического соревнования железных дорог, отделений движения и паровозного хозяйства, станций, паровозных депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, заводов НКПС

Первомайский приказ Народного Комиссара Обороны товарища Сталина вызвал новый трудовой подъем на железнодорожном транспорте. Железнодорожники горят желанием работать четко, слаженно, высокопроизводительно, помочь родной Красной Армии полностью разгромить в 1942 году немецко-фашистских захватчиков.

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие Московского узла Ленинской железной дороги обратились ко всем железнодорожникам Советского Союза с предложением организовать социалистическое соревнование железных дорог, отделений движения и паровозного хозяйства, станций, паровозных депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, заводов НКПС на быстрое продвижение поездов, на четкое обслуживание нужд фронта и тыла, на выполнение и перевыполнение государственных заданий по перевозкам военного времени.

Всесоюзный Центральный Совет профессиональных союзов и Народный комиссариат путей сообщения поддерживают инициативу работников Московского узла Ленинской дороги и объявляют следующие условия соревнования:

**По железным дорогам**  
Победителями в соревновании будут считаться дороги, выполнившие план приема и сдачи поездов, обеспечившие отправление и проследование поездов по графику, регулировочное задание по сдаче порожних вагонов, выполнившие государственный план погрузки, перевыполнившие задание по выгрузке и обеспечившие продвижение военных поездов со скоростью не ниже установленной.

**По отделениям движения**  
Победителями в соревновании будут считаться отделения движе-

ния, выполнившие план приема и сдачи поездов, обеспечившие отправление и проследование поездов по графику, регулировочное задание по сдаче порожних вагонов, выполнившие государственный план погрузки и перевыполнившие задание по выгрузке.

**По станциям**  
Победителями в соревновании будут считаться станции, выполнившие полностью план отправления поездов по графику в полном соответствии с планом формирования и снизившие простои вагонов, выполняющие план погрузки и перевыполняющие задания по выгрузке.

**По отделениям паровозного хозяйства**  
Победителями в соревновании будут считаться отделения паровозного хозяйства, обеспечившие работу паровозов по графику, выполнившие норму среднесуточного пробега паровозов и добившиеся не менее 10 проц. экономии топлива.

**По паровозным депо**  
Победителями в соревновании будут считаться паровозные депо, обеспечившие, на основе применения лунинских методов работы, культурное содержание и технически исправное состояние паровозов, выполнившие план подъемного ремонта и снизившие против установленных норм простои паровозов на подъемном и промысловых ремонтах, выполнившие нормы пробега между ремонтом и не имеющие случаев межпоездного ремонта.

**По вагонным участкам**  
Победителями в соревновании будут считаться вагонные участки, обеспечившие высококачественный осмотр и ремонт вагонов без задержки поездов, перевыполнившие план среднего ремонта,

годового осмотра и не имеющие отцепок вагонов в пути следования по горению бунке и другим видам ремонта.

**По дистанциям пути**  
Победителями в соревновании будут считаться дистанции пути, обеспечившие отличное содержание пути и бесперебойный пропуск поездов с установленной скоростью, выполнившие план ремонта пути, максимально используя местные ресурсы.

**По дистанциям связи**  
Победителями в соревновании будут считаться дистанции связи, обеспечившие образцовое содержание устройств сигнализации и связи и бесперебойный пропуск поездов.

**По заводам**  
Победителями в соревновании будут считаться заводы, которые выполнят план ремонта паровозов, вагонов и дадут сверх плана дополнительное количество запасных частей и продукции для фронта.

Победителям соревнования железных дорог, отделений движения и паровозного хозяйства, станций, паровозных депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, заводов НКПС за лучшее выполнение условий социалистического соревнования присуждается переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Кроме того, другим передовым коллективам, победившим в соревновании, присуждаются переходящие знамена Народного Комиссариата путей сообщения.

Рабочие и инженерно-технические работники, показавшие высокие образцы работы, представляются к награждению значками

**ВСЕСОЮЗНЫЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ.  
НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР.**

### НА ПРИЗЫВ МОСКОВСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

#### Приняли и отправили все поезда

О призыве московских железнодорожников я узнал во время дежурства. В этот день мы работали еще с большей энергией и напряжением. Смена поставила себе задачу во что бы то ни стало выподнить все измерители. И мы добились своей цели. К концу отчетных суток была выполнена норма приема и отправления поездов. В это дежурство все поезда обрабатывались скоростными методами и отправлялись по графику.

В ответ на обращение москвичей моя смена взяла обязательство отправить 100 процентов поездов по расписанию, достичь нулевого остатка вагонов под выгрузкой, обрабатывать поезда скоростными методами.

**Г. КУЛИКОВ** — дежурный по станции Гороблагодатская.

#### Местный груз развезен полностью

Смена маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Савран перед вступлением на дежурство активно обсудила обращение железнодорожников Московского узла Ленинской дороги. Составители, стрелочники, технические конторщики — весь коллектив смен дружно откликнулся на призыв москвичей и решил включиться во всесоюзное соревнование работников транспорта.

В это же дежурство смена тов. Савран показала, как надо выполнять взятые обязательства. В ночь с 22 на 23 мая весь местный груз, имевшийся на станции, был развезен к фронтам погрузки, маневровыми паровозами подан груз на станции Уктус и Аппаратная. Смена сформировала и отправила поезда с местным грузом для Баженово, Асбеста и Свердловска. Все вагоны со срочными грузами были отправлены по назначению. Дежурный по станции тов. Кокбу-

лана четко обеспечивала поездную работу. Составители коммунисты тт. Копачинский, Трусов выполнили план формирования поездов и разборки передач на 145 проц.

Организовано работала техническая контора. Списание тов. Комлева списывала поезда сходу, работала за двоих.

Смена старшего осмотрищика вагонов тов. Хомутова производила технический осмотр вагонов за 15—20 минут при задании полчаса, а стрелочник ответственного поста тов. Парамонов быстро и четко приготавливал маршруты.

Грузовой диспетчер тов. Чудинов умело организовал выгрузку. Смена добилась нулевого остатка вагонов под выгрузкой. Так воинское подразделение трудового фронта во главе с командиром тов. Савран ответило на призыв москвичей.

**М. АСТАФЬЕВ** — секретарь партбюро станции Шарташ.

#### Поднялась производительность труда

В депо Тюмень начался обеденный перерыв. Агитаторы быстро раздали рабочим листовки с обращением железнодорожников Московского узла. В цехах, бригадах состоялись коллективные обсуждения обращения. Коллективные бригады тт. Кузьмина, Нохрина и Поторочина с радостью приняли вызов москвичей и включились во всесоюзное социалистическое соревнование. Бригады взяли на себя обязательство выпускать паровозы из промывки за одну смену.

С большим патриотическим подъемом встретил предложение москвичей коллектив механического цеха депо. Станочники обязались ко Дню железнодорожника увеличить число двухсотников до 50 процентов.



# Первые сутки работы по новому графику

## За шесть часов

Коллектив железнодорожников Егоршинского отделения встретил новый график подготовленным. Здесь командиры и партийные руководители сумели в первые же часы мобилизовать железнодорожников на борьбу за четкое и бесперебойное продвижение поездов. Многие из руководящих работников отделения в этот день сами стали к селектору и своим личным примером умелого командования показали, как надо бороться за график.

Старший диспетчер тов. Злоказов, заместитель начальника станции Егоршино т. Лялин работали дежурными по станции. Эти командиры четко руководили движением поездов.

Хороших показателей в поездной работе достигли участковые диспетчеры тт. Корнилов и Вяткина.

Итоги работы Егоршинского отделения за первые шесть часов по новому графику отличные: отправление и проследование поездов по расписанию—100 процентов, участковая и техническая скорость перевыполнена.

## НА ВЫСОКИХ СКОРОСТЯХ

**КАМЫШЛОВ.** (По телефону). Успешно начались первые сутки работы по новому графику на Камышловском отделении. Перейдя на новый график движения поездов, в первые же часы суток железнодорожники показали образец слаженности. За время с 0 часов до 6 часов утра поезда были отправлены и проведены точно по расписанию.

Железнодорожники перевыполнили норму участковой и технической скорости. Коллектив машинистов работал по-стахановски.



Стахановец-кровельщик Свердловского вагонного участка тов. ПРОКОПЬЕВ систематически выполняет за смену 3—3½ нормы.

## Работали отлично

**КУЗИНО.** (По телефону). В день введения нового графика движения поездов на Кузинском отделении командовал диспетчер тов. Приходько. Он поставил себе целью: организовать работу так, чтобы все поезда отправлялись со станций и двигались по участкам строго по графику.

Такая же задача была выдвинута и перед всеми дежурными по станциям.

Диспетчер работал в тесном контакте с железнодорожниками узла и линии. Он давал четкие указания дежурным по станциям. Это и обеспечило успех дела.

За первые 6 часов работы по новому расписанию смены дежурных по станциям Кузино тов. Филатова и Кын тов. Логинова все поезда отправили во-время. На Кыновском участке проследование поездов по графику составляет 100 процентов.

**Н. САУТИН** — дежурный по Кузинскому отделению.

## Поезда отправлены по расписанию

Работа смены дежурного по станции Смычка тов. Шатунова и узлового диспетчера тов. Книсс совпала с началом нового графика движения поездов. Тт. Шатунов и Книсс обязались отправить все поезда строго по расписанию, не допустить ни одного случая срыва поезда с графика. Своё слово командиры сдержали. Все поезда со станции Смычка отправлены во-время.

Знатный дежурный по станции Гороблагодатская Георгий Куликов умело организовал работу своей смены в первый же день введения нового графика. Коллектив

работал слаженно. Поезда обрабатывались скоростными методами, рационально использовался каждый метр свободного пути. И несмотря на то, что в распоряжении смены тов. Куликова была только половина маневровых средств, все поезда были отправлены точно по расписанию.

Успешно сработала по новому графику смена дежурного по станции Вагай тов. Яговкина.

Тов. Яговкин обеспечил 100-процентное отправление поездов по расписанию. В этом ему активно помог передовой диспетчер Тюменского отделения тов. Данилов.

## ЗАБЫТЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

На стене в диспетчерской комнате Свердловского отделения движения висит доска показателей работы за первую декаду мая. Показатели эти не блестящи. Диспетчер тов. Бельтюков дал всего лишь 4,2 проц. проследования поездов по графику, тов. Петренко 9,2 проц. Против фамилии диспетчера тов. Козлова красным карандашом выведена цифра 18. Это наивысший показатель проследования поездов по расписанию на отделении.

Во второй декаде поездная работа еще ухудшилась. Проследование поездов по графику не превышает 14 процентов.

Не изменилось положение дел и с введением нового графика. 25 мая за первые 6 часов по расписанию проследовало только 20 процентов поездов. Диспетчеры Кузинского участка тт. Бельтюков и Баженовского — Гулькин продвинули по графику всего лишь по одному поезду. Поезда больше стоят, чем двигаются. Средняя скорость их на Баженовском участке выразилась в 4 километра в час, а в целом по отделению — 9,5 километра.

Движению поездов мешает забитость участков, — говорит старший диспетчер Попов, — Свердловский узел плохо принимает поезда.

— Какие же вы принимаете меры?

— Растаскиваем понемногу брошенные составы. Вот вчера диспетчеры тт. Ганин и Филиппов подняли один состав с Хромцовской.

Но это капля в море. На станциях Свердловского отделения скопилось около двух десятков брошенных составов. Только на станции Исток за 22 мая число их увеличилось на два поезда. На станции Баженово брошенные составы отстаиваются с 12 и 13 мая, а раз'езде Гагарском — с 17 мая.

В ночь на 22 мая станция Свердловск-сортировочная приняла с Баженовского участка всего лишь один поезд, увеличив очередь на подходах еще на десяток поездов.

Станция Шарташ утром 25 мая отправила по графику один поезд. Здесь скопилось 10 брошенных составов, 5 из них ожидают отправления на Уфалей с 21 мая, и 5 поездов стоят по неприятию Свердловским узлом.

Плохо продвигаются поезда на Свердловском отделении. Одной из причин этого является бесплатность и неорганизованность в работе диспетчерского коллектива. Люди сидят по своим кругам и не знают, каково положение на соседнем участке, не знают приказов и распоряжений командиров своего же отделения.

21 мая диспетчер тов. Козлов принял с Синарской двойную кольцовку и больше полтора суток держал ее на участке по неприятию Свердловским узлом. Одна кольцовка следует на Красноуфимск, вторая — на Тагил. Чего проще — расцепить их и отправить по назначению в обход узла. Но тов. Козлов никак «не догадался связаться» с узловым диспетчером, сидящим в соседней комнате.

Не менее казусный случай имел место 23 мая. Узловой диспетчер тов. Палкин вызвал по селектору маневрового диспетчера станции Свердловск-сортировочная тов. Королева.

— Почему вы отправляете никель на Челябинск? Ведь этот груз задержан.

— Нам же разрешили, — ответил тов. Королев.

Завязался спор. В это время в комнату зашел старший диспетчер. Услышав пререкания, он показал тов. Палкину приказ, из-

данный несколько дней назад, разрешающий отправку груза. Узловой диспетчер смущенно почесал затылок. Об этом приказе он ничего не знал.

Получается все это потому, что диспетчерским коллективом никто не руководит, не координирует его действия. Старший диспетчер тов. Попов превратился в какого-то канцеляриста: он сутками собирает сведения и составляет отчеты, не вникая в оперативные дела.

Диспетчеры Свердловского отделения не раз брали на себя обязательства работать по методу Козлова, отправлять все поезда точно по расписанию. Об этом они во-всеуслышание заявляли, подписывая предмайский договор на соревнование с тагильчанами. Но эти обязательства не выполнены. Итоги соревнования не подведены. На днях, принимая вызов красноуфимцев, диспетчерский коллектив снова взял на себя такие же обязательства. Однако положение ничуть не изменилось.

Зайдите в помещение Свердловского отделения. Здесь нет ничего, что напоминало бы о соревновании. На доске почта виднеются лишь пятна от когда-то висевших фотографий. Место стеной газеты пустует.

Передовые диспетчеры отделения горят стремлением работать так, как этого требует суровая обстановка Отечественной войны. Диспетчер тов. Ломакина в отдельные дни добывается быстрого продвижения грузов по Баженовскому участку. Диспетчер тов. Ганин, организуя слаженную работу с клиентурой, систематически перевыполняет план погрузки. Но это стремление передовых диспетчеров не поддержано руководителями отделения и партийной организацией.

**Г. ЮРИН.**

## Ежесуточно выполнять норму передач

Успешная работа металлургов, работающих на оборону родины, в значительной степени зависит от железнодорожников, от того, насколько четко и своевременно они подвезут стратегическое сырье заводам.

Вследствие неудовлетворительной передачи груза со станции Смычка на станцию Западная Новотагильского металлургического завода, систематически срывается план выгрузки, ставится под угрозу работа завода. Станция Смычка ежедневно не доставляет заводу около половины передаточных поездов. Только 28 апреля, 1 и 17 мая удалось добиться слаженной работы между станциями Смычка и Западная и подать весь местный груз к предприятию.

Что же мешает ежесуточно доставлять на станцию Западная установленное количество передач? Прежде всего отсутствие слаженности железнодорожников с клиентурой, неумелое планирование грузопотока, а также неудовлетворительная выгрузка на заводах.

Некоторые руководители железнодорожного цеха Новотагильского металлургического завода из боязни как бы «не зашиться» с выгрузкой, отказываются принимать всю норму поездов со станции Смычка. Зачастую тормозит прием груза для завода заместитель начальника железнодорожного цеха Вострецов. Он, к сожалению, не одинок. Заместитель секретаря партбюро завода Ростмеге, отстаивая местнические интересы, также стал на путь зажима приема передач.

17 мая станция Западная за день приняла 10 передач, хотя имела полную возможность принять еще две. Начальник железнодорожного цеха коксохимзавода Космодемьянский, вопреки Правилам технической эксплуатации и распоряжению директора завода, запретил машинисту маневрового паровоза вести состав угля из Западной на пути коксохима, тогда как машинист имел уже путевку на отправление. Космодемьянский в этот день дезорганизовал работу дежурного по станции Западная. Так были сорваны две передачи.

Несмотря на вредные мнения командиров, подобных Вострецову и Ростмеге, передовые люди завода и узла работают по боевому. Дежурный по отделению движения тов. Балакин В., диспетчер узла тов. Касьмин, маневровые диспетчеры станции Смычка Москалев, Бородин, дежурные по станции Западная тт. Чурсын, Рахманинов, начальники смен железнодорожного цеха тт. Поправка, Кондоскалов умело организуют работу своих смен и выполняют нормы передач. В ночь с 19 на 20 мая смена дежурного по отделению тов. Балакина В. перевыполнила план передач. За образцовое выполнение задания руководители дороги и подора объявили командиру смены и передовым ее людям благодарность.

Задача состоит в том, чтобы смены ежедневно выполняли задания, подвигали на станцию Западная количество поездов, предусмотренное графиком.

**Ф. КАРТАШЕВ** — нач. контрольно-инспекторской группы

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

## К сведению учащихся 7, 8, 9 и 10 классов

Железнодорожные техникумы: Свердловский и Киевский строительные, Киевский электромеханический объявляют осенний набор студентов на I-е и II-е курсы

по специальностям

### Свердловский и Киевский строительные техникумы:

1. **Путь и путевое хозяйство** (постройка и содержание железных дорог)
2. **Технические и гражданские сооружения** (постройка вокзалов, депо и т. д.)
3. **Искусственные сооружения** (постройка и содержание железнодорожных мостов).

### Киевский электромеханический техникум:

1. **Транспортная электросвязь** телефон, телеграф, радио.
2. **Сигнализация, блокировка, электроцентрализация, автоблокировка, авторегулировка, механизированные сортировочные горки**
3. **Электросиловое хозяйство** электростанции, подстанции, ТЭЦ и теплоснабжение, электрооборудование цехов, предприятий, линии передач, сети.

### Техникумы готовят техникумов-строителей и техникумов-электриков первого разряда

Срок обучения 2 года 11 месяцев. В техникумы принимаются граждане СССР в возрасте от 15 до 30 лет: на первый курс — окончившие 7, 8, 9 классов средней школы, а на II курс окончившие средние школы и студенты учебных заведений родственной специальности, в порядке перевода. Получившие свидетельства в порядке экстерната принимаются на тех же основаниях.

Окончившие 7, 8, 9 и 10 классы средней школы в 1941 и в 1942 г. принимаются без испытаний.

На подготовительные курсы принимаются лица, не закончившие неполную среднюю школу или закончившие 7, 8, 9 классы до 1941 года. Начало занятий на подготовительных курсах 1—15 июня.

Приемные испытания по Конституции СССР, математике, русскому языку, литературе и физике будут проводиться в июне, июле и августе месяце.

Начало занятий в техникумах 1 сентября 1942 г.

Зачисление в техникумы началось 25 мая. Зачисленным на подготовительные курсы и в техникум с 25 мая предоставляется общежитие и работа на железнодорожном транспорте (железнодорожными билетами и снабжением по рабочей категории обеспечиваются все поступившие на работу).

Документы для поступления в техникум подаются на общих основаниях лично или пересылаются почтой.

Все учащиеся, имеющие две трети отличных оценок и одну треть хороших обеспечиваются стипендией.

При техникуме имеется столовая. Иногородние обеспечиваются общежитием. Все студенты обеспечиваются железнодорожными билетами.

Справки по телефону ДП-28-83 и почтой. Канцелярия работает с 10 до 17 час. вечера.

Адрес техникума: г. Свердловск, Втузгородок, улица Ленина, здание Автодорожного техникума, 1 этаж, комната № 7.

Администрация.