*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# ПУТЕВКА

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

№ 86 (2217) | Вторник, 30 июня 1942 г. | Год издания 9-й | ЦЕНА 10 КОП.

# Стахановской работой в июле подготовим достойную встречу Сталинскому дню железнодорожника!

## Грузовые работники, будьте передовиками соревнования

**Мощная волна социалистического соревнования охватила все участки нашей дороги и вызвала новый под'ем производственной активности у всех железнодорожников. Борясь за право подписать рапорт товарищу Сталину, стахановцы и командиры многих предприятий значительно улучшили работу и добились досрочного выполнения полугодовой производственной программы. В числе таких предприятий станции: Егоршино, Свердловск - пассажирская, Реж, Поклевская, ряд полевых станций Тюменского отделения, а также и другие предприятия дороги.**

**Там, где систематически выполняются и перевыполняются планы погрузки и выгрузки, где постоянно ведут борьбу за ускорение оборота вагона, всегда видна ведущая и организующая роль грузовых работников. Это можно сказать прежде всего о работниках грузовой службы на станциях Тюмень, Богданович и Гороблагодатская, где грузовая работа поставлена хорошо и отвечает всем требованиям, пред'являемым управлением дороги.**

**Включаясь в соревнование, отстаивая честь своих предприятий и неустанно борясь за первенство, многие линейные работники грузовой службы: весовщики, товарные кассиры, грузчики, начальники погрузочных контор и десятки людей других профессий, показывают образцы самоотверженного труда и являются передовиками производства.**

**Однако, несмотря на отдельные достижения, основной измеритель --план погрузки и выгрузки на дороге не выполняется. В грузовой службе до сих пор еще нет широкого соревнования, не все линейные работники службы занимают в нем авангардную роль. Плохо работает товарная контора такой крупной станции, как Свердловск-пассажирская. Не могут похвалиться этим грузовые работники станции Свердловск-сортировочная. Тормозит работу станции Шарташ товарная контора, сотрудники которой до сих пор не стали передовиками соревнования.**

**Можно было бы продолжить перечисление станций, имеющих отставание по грузовой работе, но из приведенных фактов ясно, что это мешает станциям быстро улучшать выполнение своих измерителей.**

**Перед всеми работниками грузов й службы поставлена серьезная и ответственная задача — обеспечить выполнение и перевыполнение планов погрузки и выгрузки всеми станциями, и в первую очередь, по решающим и важнейшим грузам, сократить простои подвижного состава, по-государственному относиться к использованию каждого вагона и быстро оборачивать подвижной состав.**

**Железнодорожники московского узла в своем обращении призывали движенцев и грузовых работников к выполнению этих задач, как основных в развертывающемся всесоюзном соревновании. От того, насколько работники грузовой службы участвуют в соревновании и выполняют условия этого соревнования, зависит работа станций и транспортных цехов предприятий, с которыми они постоянно связаны.**

**Работники грузовой службы, выходите на соревнование. Помните, что от вас во-многом зависит под'ем работы нашей дороги.**

*ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ*

# Создадим месячный запас угля в каждом депо

## Тюменские паровозники поддержали инициативу свердловчан

Письмо машинистов передового на дороге паровозного депо Свердловск-пассажирская о создании месячного запаса топлива на зиму за счет экономии горячо поддержано паровозниками депо Тюмень.

На-днях состоялась теплотехническая конференция, в которой приняло участие более 200 машинистов, помощников, кочегаров, инженерно-технических работников.

Конференции предшествовала большая подготовительная работа. Рабочий парк паровозов приведен в норму, установлены нормативы угля и дров для экипировки локомотивов, создана колонна паровозов-двадцатитонников, в которую вошли локомотивы передовых машинистов тт. Тимкина, Пургина, Маклакова, Цедилкина, Ваганова и других, каждый из которых экономит ежемесячно более 20 тонн топлива.

Выпущен специальный номер стенгазеты «Локомотив», оформлены две выставки литературы по экономии топлива. Инженер тов. Белявский начертил диаграмму о сбережении топлива в депо. Экономия угля выразилась в следующих цифрах: в январе — 176 тонн, в феврале—342, в марте — 100, в апреле—1005, в мае—1583 и за две декады июня—898 тонн.

После доклада начальника депо тов. Пургина на конференции развернулись оживленные прения. Выступило 13 человек.

Машинист-инструктор по теплотехнике тов. Нестеров и помощник машиниста тов. Маркеев указывали, что в депо недостаточно передается опыт передовых машинистов, помощников и кочегаров отстающим работникам. Стахановские школы не организованы. Особое внимание нужно обратить на паровозников, пережигающих топливо, наладить помощь молодым, неопытным помощникам машинистов и кочегарам. Тов. Нестеров отметил, что в экономии топлива большое значение имеет вождение тяжеловесных поездов. Здесь паровозникам должны больше помогать движенцы.

Начальник группы водоснабжения паровозного отделения тов. Копенкин рассказал об опыте правильного использования топлива машинистами водокачек.

Конференция обобщила ценный опыт передовых машинистов в экономии топлива. В депо Тюмень их немало. Тов. Козлов за 4 месяца текущего года дал экономии 64728 клгр. топлива, за что получил 1295 руб. премии, тов. Тимкин сберег 97296 кгр., тов. Ковязин — 42462 кгр. угля. В мае машинист тов. Волков сэкономил 48 тонн, тов. Бердников—47 тонн. Волкоедов—33 тонны, Тимкин—30 тонн угля. Все они по-лунински ухаживают за паровозами, водят тяжеловесные поезда используют для отопления опилки, изгарь, шлакоотсев.

Теплотехническая конференция вскрыла большие резервы экономии угля. Паровозники единодушно решили, поддерживая инициативу свердловчан, создать за счет экономии месячный запас топлива на зиму.

**И. ЩЕРБАКОВ — инструктор политотдела отделения.**

## ЛИЦЕВЫЕ СЧЕТА машинистов

★

**ПО ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА**

★

**Передовые машинисты дороги, поддерживая инициативу свердловчан о создании месячного запаса топлива на зиму, сэкономили угля за 20 дней июня:**

**Машинист депо Тюмень тов. Волков—27482 килограмма.**

**Машинист депо Н.-Тагил тов. Чипков — 24000 килограммов.**

**Машинист депо Тюмень тов. Тимкин—14487 килограммов.**

**Машинист депо Свердловск-пассажирская тов. Сметанин —10233 килограмма.**

**Машинист депо Кузино тов. Бушуев—10000 килограммов.**

**Машинист депо Свердловск-пассажирская тов. Пигин — 8466 килограммов.**

**Машинист депо Кузино тов. Великанов — 8000 килограммов.**

**Машинист депо Свердловск-пассажирская тов. Голомолзин — 7082 килограмма.**

**Машинист депо Тюмень тов. Платонов—5973 килограмма.**

**Машинист водокачки станции Вагай тов. Землянов — 6500 килограммов.**

**Машинист водокачки станции Винзили тов. Брагин — 2000 килограммов.**

* * *

**За 20 дней июня передовые паровозные депо сэкономили угля:**

**Депо Тюмень — 898 тонн.**

**Депо Свердловск-пассажирская —249 тонн.**

**Депо Камышлов — 132 тонны.**

**Депо Тагил — 64 тонны.**

**По представлению руководства Надеждинского, Тюменского и Свердловского отделений, политотделов и райкомов союза за стахановско-кривоносовскую работу в военное время и успехи во всесоюзном социалистическом соревновании руководство дороги, подор и дорпрофсож заносят на дорожную Доску почета:**

**НОВИКОВА Николая Антоновича** — диспетчера - стопроцентника Надеждинского отделения. Комсомолец тов. Новиков четко командует движением поездов на своем участке, умело применяет метод диспетчера тов. Козлова, обеспечивает проследование поездов на участке строго по графику.

**ВАГАНОВА Степана Ивановича** — машиниста-лунинца паровозного депо Тюмень. Тов. Ваганов перевыполняет все измерители: успешно водит тяжеловесные поезда, превышает норму технической скорости, экономит топливо, содержит свой локомотив в отличном техническом и культурном состоянии. В соревновании в мае паровозная бригада тов. Ваганова завоевала первенство на дороге.

**ФЕТИСОВА Николая Григорьевича** — составителя поездов станции Свердловск - сортировочная. Тов. Фетисов является мастером скоростного формирования поездов. Выполняя производственное задание до 340 процентов, он затрачивает на формирование поезда 10 минут при норме 60.

## Они завоевали право подписать полугодовой отчет-рапорт товарищу Сталину

### *Предприятия, досрочно выполнившие план первого полугодия*

Полугодовую программу выполнил коллектив паровозного **депо Свердловск-пассажирская** (начальник тов. Перекальский).

●

**Камышловские вагонники** 20 июня завершили шестимесячное задание по капитальному, среднему и текущему ремонту вагонов.

●

Выполнили полугодовой план железнодорожники **станции Свердловск-пассажирская** (начальник тов. Минюхин).

●

Досрочно закончили полугодовую производственную программу **тюменские вагонники.** Здесь на 18 дней раньше срока выполнил план цех среднего ремонта вагонов. Механический цех 23 июня выполнил шестимесячное задание на 102 процента. 25 стахановцев-вагонников досрочно выполнили годовой план. Плотники тт. Стрельников и Лыхин — на 102 процента каждый. Слесари тов. Хохряков — на 179 проц., тов. Золотов — на 181 проц., электросварщик тов. Кузахман — на 128 проц., молотобоец тов. Тарасов— на 132 проц., кузнец тов. Волков —на 137 проц., токари тов. Иночкин — на 143 проц. и тов. Тепнин — на 168 процентов.

●

Ряд линейных станций Тюменского отделения намного перевыполнили полугодовые планы погрузки. Станция **Новая Заимка** уже выполнила годовое задание, станция **Тугулым** — 9-месячное и станция **Юшала**—8-месячное задания.

## Молодые рабочие

Несколько месяцев назад к нам в вагонный участок пришли двое 15-летних юношей Митя Сухогузов и Боря Ложкин.

Знатная стахановка нашего участка Раиса Кыштымова взялась обучить Митю Сухогузова своим методам работы, а стахановка двухсотница Зоя Журавлева начала обучать Борю Ложкина мастерству слесаря-автоматчика.

Обучение молодых рабочих шло быстро. Уже в мае они стали работать самостоятельно и вступили в ряды комсомола. Митя Сухогузов выполнил месячную программу на 342 процента, а Боря Ложкин — на 206 проц.

**Г. РАТЦЕВА—инженер Свердловского вагонного участка.**

*График — основа работы транспорта*

# Обрабатывать и продвигать поезда скоростными методами

## За безопасность движения поездов

Обеспечивать безопасность движения поездов—наша боевая задача. Между тем с ней не везде справляются хорошо. Особенно это относится к руководителям Егоршинского отделения.

Для того, чтобы предотвратить возможность приема поездов на занятый путь, руководителям отделения в начале этого года было предложено ввести контрольно-маршрутные марки. К этому предложению отнеслись несерьезно, оно долго оставалось не реализованным. Наконец, на-днях на станции Егоршино были проведены первые опыты. Они дали положительные результаты. Однако, сущность предложения не была достаточно раз'яснена и технически до конца она не доведена. Между тем, это довольно простое дело не потребует особых затрат.

Ослабление контроля за оформлением документов привело на отделении к тому, что настольные поездные журналы ведутся крайне небрежно, пестрят заметками, не относящимися к делу, как например, на станции Алапаевск, где начальником тов. Баянкин. На станции же Егоршино в поездном журнале отсутствуют расписки в приеме и сдаче дежурств. В большинстве случаев эти журналы даже не прошнурованы как следует. Начальники станций вообще редко заглядывают в них. В таком же небрежном состоянии находятся и другие документы—в частности, книги записей предупреждений.

**КРОТОВ—ревизор по учету и отчетности.**

### КАК ПРОДВИГАЮТСЯ ПЕРЕДАЧИ

Всего 500 метров отделяют станцию Смычка от станции Площадка. Расстояние небольшое. Но как здесь продвигаются поезда? Вот пример. Со станции Смычка на станцию Площадка прибыл паровоз № 702-33 за передачей, куда должен был войти вагон с особоважным грузом. Передача отправилась обратно лишь на следующие сутки, через несколько часов.

Вполне понятно, что продвигать поезда такими темпами в военное время немыслимо.

**Я. ДРЯГИН.**

## Методы знатных диспетчеров в действии

Северный участок Надеждинского отделения отличается значительной грузонапряженностью, сосредоточенностью пунктов массовой погрузки и выгрузки угля, металла, руды, флюсов и других важнейших грузов.

В этих условиях перед поездным диспетчером стоит задача не только руководить движением поездов, но и, вместе с тем, добиваться лучшей организации в уборке груженых вагонов и развозе местного груза.

Когда я начал работать на Северном участке, здесь было тяжелое положение: станции погрузки были забиты невыведенными гружеными вагонами, поезда выбивались из графика.

В этой обстановке мне помогло применение передовых методов знатных диспетчеров страны тт. Закорко и Козлова.

В основе метода диспетчера тов. Закорко, ныне начальника нашей дороги—организация, сплочение железнодорожников всех служб для достижения единой цели. Я начал с паровозников. Пошел в депо Надеждинск и побеседовал с машинистами, рассказал им, что станция Богословск, Сама, Покровск испытывают затруднения в связи с неудовлетворительным вывозом грузов. Нужно помочь им путем вождения тяжеловесных поездов.

Отправляясь в поездку, машинисты стали заключать со мной социалистические договоры. Машинист тов. Луканин первый провел поезд с углем из Богословска на 300 тонн больше нормы. Его напарник тов. Люденовсков превысил норму на 400 тонн. Среди паровозников развернулось боевое соревнование за то, кто перевезет больше грузов сверх нормы. Тов. Луканин стал водить сдвоенные поезда, превышающие весовую норму на 800—900 тонн.

Я, в свою очередь, заключая с машинистами договора на одну поездку, создаю паровозникам все условия для продвижения тяжеловесных поездов точно по графику.

На станциях своего участка я внедряю скоростную обработку поездов. Дежурный по станции Надеждинск тов. Калашников подает маршруты с углем и рудой на завод им. Серова поездными паровозами, ускоряя разгрузку вагонов и оборот локомотива в депо. Выход паровоза из депо перерезает маршрут принимаемого поезда. Тов. Калашников ввел в практику предварительный вывод паровоза на соседний путь до приема поезда. Это сокращает смену локомотивов на 20—25 минут.

На станции Бокситы производится маршрутная погрузка руды. На этом участке работают маломощные паровозы. Поэтому маршруты выводились по частям на Надеждинский узел. Чтобы облегчить узел, я по методу диспетчера Козлова ввел накопление груза на участковой станции Самарайка и с применением толкача вывожу на узел весь груженый маршрут одной марки.

С дежурными по станциям и с главными кондукторами я каждый раз заключаю соцдоговора на одну смену. Соревнуясь со мной, тов. Калашников, дежурный по станциям Богословск — тов. Гвоздев и Сама — тов. Соловьев выполняют и перевыполняют заданные измерители.

**Н. НОВИКОВ — диспетчер Надеждинского отделения.**

## Там, где нет точной информации

Плохо на станции Шурала борются за ускорение оборота вагона. На-днях здесь был такой случай. Дежурный по станции тов. Шадрина предупредила работников мельзавода о том, что им поступают под выгрузку десять вагонов угля.

Клиент подготовился к выгрузке. Но когда вагоны прибыли, оказалось, что они адресованы совсем другому заводу. Транспортный цех этого завода не был готов к встрече вагонов. Таким образом их выгрузку не смогли произвести своевременно, вагоны простояли больше нормы.

Кроме того, оказалось, что главный кондуктор тов. Гаев привел с этим поездом 7 вагонов без документов.

**С. ОСИПОВ.**

Коллектив станции Тавда по-боевому борется за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки, доставляя фронту все необходимое для разгрома фашистских оккупантов. Отличных показателей добивается смена дежурного по станции тов. Сулоева. На снимке тов. С. СУЛОЕВ за работой.

Фото **В. Лежнина.**

## *Снизили простой вагонов*

Тавдинская транспортно-экспедиционная контора выполнила в мае план погрузки на 109 процентов и выгрузки на 137 процентов. Снизился простой вагонов под грузовыми операциями. Постахановски работают весовщики тт. Лобанов, Колмаков, Урванцева, Дьячкова.

Работники конторы, вступив в социалистическое соревнование, обязались еще больше повысить производительность труда, снизить простой вагонов под грузовыми операциями на 20 процентов ниже нормы.

**МИРОНОВ—начальник транспортно-экспедиционной конторы. ЗЫРЯНОВ — старший весовщик, БАРСУКОВ — грузчик и другие. Всего 36 подписей.**

## По нашей дороге

### АГИТПУНКТ НА СТАНЦИИ КУЗИНО

Агитпункт на ст. Кузино хорошо оборудован. Здесь всегда есть свежие газеты и журналы, имеется выставка, посвященная фронтам Отечественной войны, немало новинок художественной литературы.

Работники агитпункта проводят беседы и громкие читки. Недавно посетители с интересом прослушали рассказ «Жена», опубликованный в газете «Правда».

**А. ВАСНИНА — заведующий агитпунктом.**

### В ПИОНЕРСКИХ ЛАГЕРЯХ

Дети железнодорожников проводят летний отдых в пионерских лагерях.

Вот что пишут школьники о своей лагерной жизни:

«В нашем лагере 100 человек. Первые три дня мы готовились к открытию лагеря. Дела у нас было очень много: устраивали площадки для линейки, украшали цветами арку, трибуну лагеря, столовую, помещение. Выпускали стенгазету. 19 июня состоялось торжественное открытие лагеря—поднятие флага. Вечером ребята собрались вокруг костра».

В трех пионерских лагерях и санатории нашей дороги побывают более 2000 детей.

**С. ЕВГЕНЬЕВ.**

### СОСТЯЗАНИЯ, ПОХОДЫ

С первых дней Отечественной войны спортивные организации нашей дороги начали перестраивать всю свою работу на военный лад. Прошел год. За это время на дороге состоялось немало состязаний, тренировок, походов с одной целью — дать нашей Красной Армии хорошо обученные резервы.

В лыжных кроссах приняли участие 11169 человек, государственное задание по сдаче норм на ГТО первой и второй ступени значительно перевыполнено. Спортивные организации помогли бойцам всевобуча овладеть лыжами.

Многие физкультурники участвовали в заочных соревнованиях по гранатометанию, в военно-тактических играх, военизированных переходах, соревнованиях по легкой атлетике, футболу, хоккею, баскетболу. Хорошо были проведены лыжные переходы, в которых участвовало 3 тысячи человек.

**В. ЗАХВАТКИН — председатель дорожного совета спортобщества «Локомотив».**

## ПОЧЕМУ БАЖЕНОВСКИЕ ПУТЕЙЦЫ УТРАТИЛИ ПЕРВЕНСТВО

В прошлом году Баженовская дистанция пути по праву занимала первое место на дороге. В упорной борьбе за отличное путевое хозяйство коллектив дистанции завоевал переходящее красное знамя НКПС. С этим знаменем дистанция хорошо подготовленной вступила в зиму 1941-42 года.

Многое требовалось сделать, чтобы завоевать знамя. Еще больше нужно было работать, чтобы удержать его. Но об этом на дистанции забыли.

Руководители и не заметили, как в социалистическом соревновании росли и крепли другие коллективы путейцев, оказавшиеся серьезными претендентами на первенство.

До наступления весны следовало приложить все усилия для мобилизации всего коллектива на выполнение предстоящих ремонтно-путевых работ, на улучшение после зимнего периода путевого хозяйства.

Однако этого не сделали, общее состояние пути стало резко ухудшаться.

В результате основные показатели работы на 25 июня оказались значительно худшими, чем они были летом прошлого года. Тогда дистанция имела лишь 42 балла по оценке путеизмерителя, не было ни одного предупреждения, ни одного крушения.

В этом году все резко изменилось. Балльность возросла до 178, а на некоторых километрах она выражается тысячами. Имеются предупреждения, что нередко вызывает нарушение графика движения поездов. Меньше чем за полгода по вине дистанции произошло девять задержек поездов.

Несмотря на трудности военного времени, дистанция все же хорошо обеспечена материалами.

Есть на дистанции не мало передовых людей, среди них путеобходчик тов. Шульгин, опыт работы которого популяризировался по всей дороге, путеобходчик тов. Растопин, дорожные мастера тт. Коптелов, Капустин, Смолин, Мазунин и другие, зарекомендовавшие себя энергичными руководителями. Да и основная маса рабочих — это стахановцы и ударники, дающие производительность труда выше чем в прошлом году.

Что же в таком случае привело дистанцию к поражению? Есть три главных причины, ответственность за которые ложится на командиров дистанции.

Здесь забыли о массовом развертывании социалистического соревнования. До половины июня этим почти совсем не занимались. На большинстве околотков не было ни одного договора на соревнование между околотками, бригадами, путеобходчиками.

На дистанции слабо внедряли лунинские методы работы. Здесь почему-то считают лунинцами 25 путеобходчиков, хотя отличных километров имеется всего 14. Видимо за прошлогодние заслуги 11 путеобходчиков носят столь высокое звание.

И третья, одна из главных причин, — полное ослабление партийно-массовой политической работы на линии — в бригадах, околотках. Заместитель начальника дистанции по политчасти тов. Левитан запустил этот участок работы. Тов. Левитан — на линии редкий гость. На-днях он был на 4 околотке. Не успев ознакомиться с положением дел, пробыв 2—3 часа, поспешил уехать обратно.

Какую, спрашивается, можно провести работу за такой срок? Этот политический работник, который большую часть времени должен быть на линии, в бригадах, будках путеобходчиков, проводить широкую массово-раз'яснительную работу, отсиживается в кабинете, занимается порой решением необязательных для него хозяйственных вопросов.

Путеобходчики тт. Топорков, Филипьев, Бобров заявляют:

— Газет мы не имеем и не читаем, радио нет, никаких бесед и читок никто с нами не проводит. О последних событиях мы знаем лишь по наслышке.

За время войны на дистанцию пришло до 50 процентов новых рабочих, но они не охвачены никакой воспитательной работой. Не случайно, поэтому, встречаются примеры отсутствия элементарной бдительности. На околотке мастера Лешукова путеобходчик Брусницын во-время смены рельсов убрал заградительный сигнал и пропустил поезд на разобранный участок пути. Только бдительность машиниста предупредила аварию.

Дистанция имела все технические и материальные возможности для того, чтобы быть впереди. Сейчас она утратила свою былую славу, у нее отобрали знамя тюменские путейцы, завоевавшие первенство.

Начальник дистанции тов. Князев об'ясняет это как «стратегическое отступление для того, чтобы снова итти вперед и набирать темпы производительности». Посоветуем ему и т. Левитану отказаться от подобной «стратегии» и проявлять побольше оперативного живого руководства на местах среди рабочих околотков, бригад и в будках путеобходчиков.

**В. КАПУСТИН, М. ПАВЛОВ.**

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

Тип. газ. «Путевка», ул. Челюскинцев, 11. НС—25888. Заказ № 1149.