

# ПУТЕВКА

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

№ 90 (2221)

Четверг, 9 июля 1942 г.

Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Будем работать так, чтобы поток идущего с Урала на фронт вооружения и боеприпасов непрерывно увеличивался!

### ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

## Задание по погрузке и выгрузке выполнять ежедневно Решение этой задачи—дело всего коллектива дороги

### Тагильчане снизили темпы

Организация выгрузки на Тагильском отделении 6 июля не отличалась от предыдущих дней. Плохое планирование поездной работы, отсутствие соревнования диспетчеров и дежурных по станциям с поездными бригадами привели к срыву развоза местного груза. Отделение разгрузило только третью часть прибывших под выгрузку вагонов. Более полутонна тысяч вагонов остались не разгруженными.

Главной причиной срыва выгрузки явилась недисциплинированность некоторых командиров. Дежурный по станции Гороблагодатская тов. Фирсов все время задерживал поезд на подходе, тормозя этим развоз местного груза. Дежурный по станции Тагил тов. Артеменко задержал 30 вагонов на 6 часов 30 мин., не выполнив распоряжение диспетчера о прицепке их к проходящему поезду.

Не на высоте оказался и рас-

рядительный отдел службы движения. Он не обеспечил своевременный подвоз грузов на Тагильское отделение. Начальник Гороблагодатской электростанции был уведомлен 5 июля, что для предприятия следует маршрут с углем. Был объявлен аврал: вызвали всех свободных рабочих, попросили помощи у соседних предприятий. Но маршрут так и не прибыл, он до конца суток простоял на станции Верхотурье.

За 6 июля дорога не выполнила задание по выгрузке на 22 процента. Это как раз столько, сколько должно было разгрузить в этот день Тагильское отделение.

Хорошо была организована выгрузка на Надеждинском и Егорлинском отделениях. Надеждинское отделение 6 июля выгрузило на 323 вагона больше плана и добилось нулевого остатка. Станция Егоршино за все три дня выгрузки вчетверо перевыполнила задание.

### ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПОГРУЗКИ

Упорно борясь за первенство в соревновании, коллектив станции Сан-Донато выполнил в июне план выгрузки и перевыполнил план погрузки. Погружено сверх плана 528 вагонов.

Хорошо работали стахановцы—дежурный по станции тов. Головских, весовщик т. Батраков, стрелочники тт. Козлова, Старикова, Третьякова.

Путейцы во главе с дорожным мастером тов. Клестовым выполнили план ремонта на 120 проц. Обсудив итоги соревнования, железнодорожники обязались работать в июне еще лучше.

**А. КРЫНИН** — инструктор политотдела Тагильского отделения.

### В ОЖИДАНИИ ПОРОЖНЯКА

Начальник дороги тов. Зекорко телеграфными приказами №№ 3228 и 3617 от 3 июня обязал начальника станции Тагда тов. Мальгина в трехдневный срок обеспечить подачу порожняка для отгрузки фанеры предприятиям Наркомчермета. Но приказ этот до сих пор не выполнен.

Приказом, но порожняка предоставляется отправителю, а последний грузит, как находит нужным,—говорит тов. Мальгин.

В результате такого отношения со стороны начальника станции к приказу вышестоящего командира, предприятия Наркомчермета вот уже третий месяц не могут получить срочный груз.

**С. ЗЛАТКИС** — уполномоченный Наркомчермета.

### Паровозники

## Оборот локомотива—главное

### Ценный почин егоршинцев

Паровозники депо Егоршино, борясь за вождение поездов точно по графику, за своевременную выдачу локомотивов, сокращают простой под экипировкой. На днях в смену дежурного по депо тов. Пономарева прибыло под экипировку 4 паровоза. Организовав соревнование паровозных бригад, т. Пономарев выдал все паровозы точно по графику. Машинисты тт. Косовских и Никитин сократили простой под экипировкой на 30 минут против нормы, тт. Шипицын, Налимов и Шуклин—на 20 минут.

Сокращение простоя достигается путем участия в экипировке обеих сменяющихся паровозных бригад. Вызванная к поезду бригада не ждет, когда ей подготовят локомотив, а идет помогать прибывшей из поездки бригаде заправлять паровоз.

Некоторые машинисты вначале относились с недоверием к этому

начинанию. В числе таких скептиков был тов. Пискарев. Но когда тов. Пискареву разъяснили, как организовали дело передовые машинисты, он при следующей же поездке сократил экипировку паровоза на 40 минут.

В июне паровозные бригады депо сократили экипировку 97 паровозов в общей сложности на 38 часов 20 минут. Наибольшего успеха в этом добилась смена дежурного по депо тов. Носкова.

За последнее время резко улучшился уход паровозников за локомотивами. Организовано 4 кооперированных бригады по ремонту паровозов. Бригада, возглавляемая машинистами тт. Бориковым, Сотниковым и Налимовым 1 июля выпустила паровоз из промывочного ремонта за 6 часов.

**Н. ПЛАСТИНИН** — зам. начальника паровозного депо.



За стахановско-кривоносковскую работу в военное время и успехи, достигнутые во всесоюзном соревновании железнодорожников, дорожная комиссия по соревнованию заносит на доску почета:

**ВЛАДЫКИНА Виктора Ефимовича** — старшего машиниста электровоза ВЛ 19-57 депо Свердловск - сортировочная. Работая по методу Лунина, тов. Владыкин увеличил пробег электровоза между периодическими осмотрами до 58 тысяч километров и провел в июне 12 тяжеловесных поездов. В соревновании на лучший локомотив в электродепо тов. Владыкин занял первое место.

**КУЛИКОВА Георгия Ивановича** — дежурного по станции Гороблагодатская, инициатора скоростных методов обработки поездов. Применяя предварительную подборку вагонов по группам, подачу маршрутов на фронты выгрузки поездными паровозами и ступенчатый график маршрутизации, т. Куликов добивается высоких показателей в отправлении поездов по графику. Скоростные методы работы тов. Куликова широко используются передовыми дежурными по станциям дороги.

**ХОРЬКОВА Алексея Федоровича** — начальника Болдановичской дистанции связи. Широко внедрив метод Лунина, т. Хорьков вывел дистанцию в ряды передовых на дороге. Устройства связи и СЦБ на дистанции работают безаварийно. Июньский план капитального ремонта устройств выполнен на 460 проц., среднего—на 393 проц. и текущего ремонта — на 150 проц.

### Вагонники

## Работать как Иван Мезенин

### Выполнили годовые нормы

Коллектив Гороблагодатского вагоноремонтного пункта подвел итоги социалистического соревнования за июнь. Все основные измерители значительно перевыполнены.

Среди рабочих широко развернулось соревнование за достойное выполнение годовых норм. Знатный токарь тов. И. А. Мезенин за полгода выполнил программу 2 лет и 5 месяцев. В от-

дельные дни он дает до 10 норм. Токарь-шеечник тов. Ковычев уже выполнил норму 2 лет и 7 месяцев, плотник тов. Шевелев закончил программу 2 лет и 2 месяцев. Вплотную подошел к выполнению двухгодичного задания кузнец тов. Шибанов.

60 процентов рабочих досрочно завершили свои годовые задания.  
**В. ФЕДОРОВ** — нач. вагоноремонтного пункта

### Мастера-лунинцы

В Свердловском вагонном участке не хватало летней смазки для вагонов. Вступив во всесоюзное социалистическое соревнование, поездные вагонные мастера-лунинцы тт. Рубан, Суворков, Ляпунов, Пономарев и другие взяли на себя обязательство водить поезда на простой зимней смазке и содержать составы в образцовом порядке.

Свое обязательство они выполняют. Заботливо ухаживая за составом, производя своими силами мелкий ремонт вагонов, мастера-лунинцы приводят товарные и пассажирские поезда дальнего следования в полную исправность.

За июнь они сэкономили 3640 килограммов смазки, 270 кг. солидола и 810 кг. технического вазелина. Тов. Пономарев сберег 179 кг. смазки, тов. Ляпунов — 172, тов. Богданов — 151, тов. Никулин—132 и тов. Рубан—125 кг.

Замечательных успехов добился цех переработки смазки во главе с мастером тов. Смаковым. Коллектив цеха в июне восстановил 133 полъстера и 5000 кг. отработанных концов. Концепропитчица тов. Дубовцева одна восстановила 79 полъстеров.

**А. ЛОПУХОВ** — старший инженер вагонной службы.



# ОВЛАДЕВАТЬ ПЕРЕДОВЫМИ МЕТОДАМИ ТРУДА, ОБУЧАТЬ МАСТЕРСТВУ МОЛОДЫХ РАБОЧИХ

## Опытные рабочие помогают новичкам

Во всесоюзное соревнование железнодорожников коллектив цеха промывки включился с первых дней. В мае подвели итоги. Коллектив в целом справился со своим планом. Но у нас было 8 слесарей, не выполняющих нормы. Это, в основном, молодые рабочие, пришедшие на производство в дни Отечественной войны. На собрании при подведении итогов социалистического соревнования рабочие подробно разобрали причины, мешающие новичкам выполнять нормы. Основным недостатком было то, что многие ученики не успели еще освоить процесс, а их уже сразу поставили на самостоятельную работу. При этом учителя не проследили за тем, как работают их ученики. Словом, они были предоставлены самим себе. Все это отрицательно сказалось на выполнении производственной программы. Тут задумались старые опытные рабочие и решили помочь новичкам.

Слесарь-стахановец тов. Пучинцев, уже выполнивший годовую программу, взял под свое наблюдение молодого рабочего Красай. На протяжении второй и третьей декады июня он внимательно следил за приемами работы т. Красай. Поправляя его, советовав, как быстрее обрабатывать детали. Результаты помощи незамедлительно сказались. Теперь Красай уже не в отдельные дни, а систематически стал выполнять норму, работает самостоятельно.

Опытный слесарь тов. Бородин помог бывшему ученику Казанцеву. Если в первой декаде июня тов. Казанцев выполнил норму на 88 процентов, то во второй — на 120. Успешно справился он со своими заданиями и в третьей декаде июня.

Так при конкретной помощи квалифицированных, опытных рабочих в июне стали выполнять нормы и еще шесть человек. Теперь в нашем цехе насчитывается не 8, как это было в мае, а только два человека, не справляющихся с заданиями. Это — рабочие Славнов и Дегачев.

Мы обязались подтянуть и этих товарищей до уровня передовых, добиться такого положения, чтобы в нашем цехе к сталинскому Дню железнодорожника не было ни одного рабочего, не выполняющего норму.

**Ф. КАРАКИН** — мастер цеха промывки паровозного депо Камышлов.

## Знать в совершенстве приемы диспетчерского командования

— Скажите, что вы знаете о методе работы диспетчера Загорко? — спросили диспетчера Свердловского отделения тов. Бельтюкова в аттестационной комиссии.

Диспетчер мялся, он не знал, что ответить. Не смог он ничего сказать и о методах Водважко и Белякова.

Тов. Ганин, работающий на Синарском участке, обнаружил полное незнание передовых методов диспетчерского командования. В работе он имеет лучшие показатели, чем другие диспетчеры отделения. Но до 100-проц. выполнения графика ему еще далеко. Не зная скоростных методов продвижения поездов, он не в силах полностью использовать пропускную способность участка.

Что же делает начальник отделения тов. Корещий для повышения квалификации диспетчеров? Ровно ничего. Приказ руководства дороги № 241 от 20 апреля подшит в «дело». В отделении вы не обнаружите никаких следов технической учебы, — ни плакатов, ни лозунгов о передовых методах.

Начальник дороги тов. Загорко недавно дал глубокий анализ итогов дежурства диспетчера т. Милославина, вскрыл характерные ошибки. Но и это не наложилось на руководителей Свердловского отделения на улучшение руководства диспетчерским коллективом.

Типичные недостатки в работе многих диспетчеров — это отсутствие работы с людьми в сменах, нечеткое планирование поездной работы, небрежное отношение к приему и сдаче дежурств.

Ведь не секрет, что часто диспетчер в течение первых часов дежурства занят исправлением ошибок предыдущей смены. Садясь за селектор, он полтора-два часа командует линией, не сообщая о своем вступлении, а на требования командиров станций дать план работы неизменно отвечает: «ознакомлюсь с положением, тогда и дам план». Так работают, например, диспетчеры Надеждинского отделения тт. Денисов, Бобров и многие другие.

Как раз против этой неорганизованности и боролся диспетчер тов. Загорко. Первое его требование: «как бы ты сам не работал, а дежурство сдай в образцовом порядке». Приему дежурства он придавал исключительное значение, ибо предварительное ознакомление с положением на участ-

ке и подходах, правильное планирование, четкие задания каждой станции, организация соревнования в смене определяют успех дела.

Тов. Загорко держал постоянную связь с соседними участками и прилегающими заводами. Он отправлял все поезда по графику, справедливо считая, что отмена поезда — позор для диспетчера. За черточками графика он видел живых людей и организовал их на самоотверженный труд.

А как работают некоторые диспетчеры Свердловского отделения? Отмена поездов по станции Свердловск-сортировочная вошла в систему. Редко вы встретите свердловских диспетчеров на линейных станциях, в депо, в кондукторских резервах. Они плохо знают людей, с которыми работают.

На многих отделениях есть хорошие, знающие дело диспетчеры. Работая по методам Загорко и Козлова, надеждинские диспетчеры Новиков и Порсиров, тагильские — Касьян и Патрикеев, кузнецкий — тов. Гаманец, егоршинский — тов. Динцев добиваются высоких показателей. Но рядом с ними работающие диспетчеры не знают о их опыте. Происходит это потому, что начальники отделений и старшие диспетчеры не анализируют и не сравнивают исполненные графики дежурств, не распространяют передовой опыт.

Качество диспетчерского командования решает сейчас успех работы всей дороги. Суровая обстановка Отечественной войны обязывает нас продвигать поезда с высокой скоростью, снабжать фронт оружием, боеприпасами и снаряжением во все возрастающих размерах. Каждый промах, ошибка в руководстве движением поездов — это поражение для железнодорожников.

Все это обязывает руководителей отделений и политотделы организовывать повседневную политическую и техническую учебу диспетчеров, проводить лекции, беседы, создать кружки по изучению методов знатных диспетчеров страны. Повышая квалификацию диспетчеров, нужно поднять требовательность к ним за качеством работы.

**М. ПЫЖЕВИЧ** — начальник технического отдела службы движения.



Машинист-лушинец Свердловского паровозного депо Борис КОРОНИЛОВ, недавно назначенный машинистом-инструктором.

Фото В. Лемнина.

## Стала стрелочницей

На станции Тавда не хватало стрелочников. К начальнику станции пришла домохозяйка Клавдия Николаевна Тинякова.

— Хочу работать на производстве, — заявила она.

Ее приняли учеником стрелочника. В короткий срок она освоила профессию и стала работать самостоятельно. Клавдия Николаевна привела стрелки в отличное состояние, быстро и четко приготавливает маршруты и обеспечивает маневровую работу.

В январе стрелочница-активистка подала заявление о приеме в партию, и партийная организация приняла ее кандидатом в члены ВКП(б).

Включившись во всесоюзное социалистическое соревнование, она еще больше повысила требовательность к себе и к своим товарищам. Руководство Егоршинского отделения объявило тов. Тиняковой благодарность, а недавно начальник дороги тов. Загорко наградил ее денежной премией.

**В. КУЗЬМИН** — секретарь парторганизации.

## От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 7 июля

В течение 7 июля продолжались ожесточенные бои западнее Воронежа и юго-западнее Старый Оскол.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

\*\*\*

За 6 июля частями нашей авиации, на различных участках фронта, уничтожено или повреждено несколько десятков немецких танков, 75 автомашин с войсками и грузами, 46 повозок с боеприпасами, подавлен огонь 4 дивизионов полевой и зенитной артиллерии и 2 отдельных батарей, разбито 3 железнодорожных состава, взорван склад с боеприпасами, рассеяно и частью уничтожено до полка пехоты и два эскадрона конницы противника.

\*\*\*

Юго-западнее Старый Оскол идут напряженные бои с пехотой и танковыми войсками противника. На одном из участков немцы бросили в атаку около 200 танков и значительное количество пехоты. Артиллеристы, минометчики, бронобойщики и танкисты стойко встретили гитлеровцев и подбили 80 немецких танков. Огромный урон понесла также и пехота противника. Наши бойцы в упор расстреливали гитлеровцев из пулеметов, автоматов и винтовок. Уничтожив несколько сот солдат и офицеров противника, наши части отошли на новый, заранее подготовленный оборонительный рубеж.

\*\*\*

На одном из участков западнее Воронежа наша танковая часть сдерживает напор крупных сил противника. В результате боя в течение дня уничтожено 700 гитлеровцев, 14 немецких танков, 6 противотанковых орудий, 7 автомашин и 2 минометных батареи. На другом участке наши артиллеристы и пехотинцы в течение двух дней отстаивали населенный пункт от превосходящих сил противника. На подступах к селу гитлеровцы потеряли только убитыми свыше 1000 солдат и офицеров.

## К пленуму дорпрофсожа

## Профсоюзные организации и руководство соревнованием

С каждым днем на дороге ширится социалистическое соревнование, повышаются темпы производительности труда. В июне по сравнению с маем железнодорожники несколько улучшили показатели грузовой работы, больше продвинули поездов по графику, превысили норму технической скорости, перевыполнили план подвального ремонта паровозов. Однако дорога работает все еще неудовлетворительно.

Социалистическое соревнование приносит большие результаты там, где оно лучше организовано. Яркий пример этого паровозное депо Свердловск-пассажирская, дистанция пути Тюмень, Свердловский вагонный участок, являющиеся кандидатами на получение переходящего знамени Государственного Комитета Обороны. В организации соревнования особенно велика роль профсоюзов. Их за-

дача — добиться того, чтобы соревнование было подлинно массовым, конкретным, действенным. Между тем один из крупнейших недостатков многих профсоюзных организаций дороги заключается в том, что они вплотную не занялись вопросами соревнования. Это относится не только к местным и райкомам, но и к дорпрофсожу.

Призванные возглавить руководство соревнованием, наши профработники низвели себя до роли канцеляристов и регистраторов. Председатель месткома Тагильского отделения движения тов. Копылов до сих пор не занялся организацией соревнования среди диспетчеров коллектива. Диспетчер отделения тов. Касьян почти ежедневно отправляет все поезда по графику, обеспечивает развоз местного груза. Не зная об этом, тов. Копылов не мобилизует

остальных диспетчеров на примере работы тов. Касьяна.

Плохо руководит соревнованием Тагильский райком союза (председатель тов. Широков). Опыт работы дежурного по станции Гороблагодатская тз. Куликова райкомом до сих пор не сделан достоянием всего коллектива отделения. Как выяснилось, даже начальник станции Гороблагодатская тов. Гордин не знает метода скоростной обработки поездов, применяемого тов. Куликовым. Здесь же на отделении есть немало инициативных, энергичных низовых профработников, у которых райком мог бы поучиться тому, как надо руководить соревнованием. Председатель месткома электродепо Н.Тагил тов. Губин изо дня в день проверяет выполнение индивидуальных договоров. Каждый рабочий ежедневно видит на доске показателей результаты своего труда и труда своих товарищей. Ход соревнования систематически обсуждается на производственных совещаниях.

Все еще не организовано по настоящему соревнование рабочих подвального цеха паровозного депо Свердловск-сортировочная

(председатель месткома т. Попов). Комплексные бригады и цех в целом не соревнуются, местком не помогает рабочим взять конкретные обязательства, способствующие повышению производительности труда. Поэтому здесь нередки формальные обязательства, в договорах значатся пункты из должностных инструкций.

Не возглавил руководство социалистическим соревнованием и председатель местного комитета паровозного депо Поклевская тов. Гальберг. Индивидуальные договоры заключили всего 9 рабочих. Тов. Гальберг не знает, как депо выполнять заданные измерители, кто из рабочих идет вперед, кто отстает. Он, естественно, не может руководить соревнованием.

Совершенно иное положение в коллективе движениев на этой же станции. Местком, где председатель тов. Борноволок, регулярно раз в декаду подводит итоги соревнования, заносит результаты на доску показателей. Станция систематически перевыполняет план погрузки и выгрузки.

Правильно понял и уяснил свою роль в руководстве соревнованием местком станции Шарташ

(председатель месткома т. Нелепов). Каждый стахановец, каждый руководитель, командир станции крепко помнит: дал слово — сдержи, взял обязательство — выполни. Хорошо развернувшееся соревнование помогло коллективу выполнить обязательства.

У этих месткомов следует учиться другим профсоюзным организациям по боевому руководить соревнованием, изживать свои недостатки. Немало этих недостатков и в самом дорпрофсоже. Дорожный комитет еще крайне слабо помогает райкомам и месткомам в организации соревнования, не популяризирует опыт передовых людей дороги.

Нет сейчас более ответственной задачи для каждой профсоюзной организации нашей дороги, как принять активное участие в еще большем развертывании всесоюзного социалистического соревнования, добиваться новых успехов, еще лучше обеспечивать героическую Красную Армию всем необходимым для разгрома врага.

**А. ХАИТ.**

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