

# ПУТЕВКА

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

№ 93 (2224)

Четверг, 16 июля 1942 г.

Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Слава коллективам, завоевавшим в соревновании красные знамена Государственного Комитета Оборон

### Победители в соревновании

Сегодня мы публикуем решение Всесоюзного Центрального Совета профсоюзов и Народного Комиссариата Путей Сообщения по итогам Всесоюзного соревнования железнодорожников за июнь месяц. ВЦСПС и НКПС присудили знамена Государственного Комитета Оборон Тюменской дистанции пути и вагонному участку Свердловск-пассажирская. Коллективы передовых на дороге депо Свердловск-пассажирская и Богдановичская дистанция связи завоевали знамена НКПС.

Не так давно эти коллективы ничем не отличались от всех других. У них были свои узкие места, отстающие участки.

Победа не пришла даром, они ее завоевали, добились в поте лица и теперь гордятся своими успехами, гордятся передовыми людьми.

Тюменская дистанция пути (начальник тов. Козыр) передовая на сети.

Путь здесь приводился в порядок не штормом, не авралом, а настойчивой и кропотливой работой стахановцев.

Упорно боролся в соревновании за знамя Государственного Комитета Оборон и коллектив вагонного участка Свердловск-пассажирская (начальник тов. Косиков). Здесь во всех цехах перевыполняют нормы.

В организации подема работы руководители участка взяли за главное — за обучение молодых кадров через прикрепление к ним лучших производственников.

Молодой рабочий Сухогозов, обученный знатной стахановкой Кыштымовой, дает теперь свыше четырех норм. Отстававший ранее Новоселов — двухсотник. Таких людей много, не перечислять.

Наша дорога все еще отстаёт, не справляется с государственным планом перевозок. Не выполняет план погрузки и выгрузки, плохо продвигает поезда по графику. Такое положение существует давно.

Успехи передовых коллективов показывают, что это отставание может и должно быть ликвидировано. Сила массового соревнования есть первое средство для коренного улучшения работы дороги.

Получение переходящих знамен передовыми коллективами дороги — большое политическое событие у наших железнодорожников. Сам факт говорит о том, что наши люди имеют все возможности и достаточное количество сил сделать дорогу передовой на сети.

По примеру этих передовых коллективов нужно подтянуть все звенья дороги.

Начать это нужно с работников движения, развернув настоящую борьбу за четкое продвижение поездов по графику, полное выполнение государственного плана перевозок.

В этом месяце нужно выполнить и перевыполнить показатели по всем службам, умножить число передовых коллективов.

Нужно добиться, чтобы в июле наша дорога завоевала переходящее знамя Государственного Комитета Оборон. К этому есть все возможности.

Товарищи железнодорожники, усиливайте свою помощь фронту, боритесь за знамя Государственного Комитета Оборон!

Все силы на выполнение приказа товарища Сталина на разгром врага в 1942 году!

## Итоги Всесоюзного социалистического соревнования за июнь 1942 года

### В ВЦСПС и НКПС

ВЦСПС и НКПС, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за июнь месяц 1942 года, признали победителями, занявшими первые места и решили вручить переходящие красные знамена Государственного Комитета Оборон следующим коллективам:

Ярославской железной дороге, Московскому отделению Ярославской железной дороги, станции Перово Ленинской железной дороги, паровозному депо Данилов Северной железной дороги, Чарскому отделению паровозного хозяйства Туркестано-Сибирской дороги, Свердловскому вагонному участку дороги имени Л. М. Кагановича, Тюменской дистанции пути дороги имени Л. М. Кагановича, Лиховской дистанции сигнализации и связи Юго-Восточной дороги, Уфимскому паровозоремонтному заводу.

ВЦСПС и НКПС признали победителями, занявшими вторые места, следующие коллективы, которым решили вручить переходящие красные знамена НКПС:

Орджоникидзевской железной дороге, Приморской железной дороге, Московско-Донбасской железной дороге, Московскому отделению движения Калининской дороги, Бологовскому отделению движения Октябрьской дороги, Ростовскому отделению движения дороги имени Ворошилова, Ворошиловградскому отделению Северо-Донецкой дороги, Московско-пассажирскому отделению дороги имени Дзержинского, станции Люблино дороги имени Дзержинского, станции Мурманск Кировской дороги, станции Подмосковная Калининской дороги, станции Волховстрой Кировской дороги, станции Черемхово Восточно-Сибирской дороги, станции Иланская Красноярской дороги, Бабаевскому отделению паровозного хозяйства Северной дороги, отделению паровозного хозяйства Москва-сортировочная Ленинской дороги, Боготолскому отделению паровозного хозяйства Красноярской дороги, паровозному депо Волховстрой Кировской дороги, паровозному депо Свердловск-пассажирская дороги имени Л. М. Кагановича, паровозному депо Калинин Октябрьской дороги, паровозному депо Подмосковная Калининской дороги, паровозному депо Боготол Красноярской дороги, электрдепо Хашури Закавказской дороги имени Л. П. Берия, вагоно-ремонтному пункту

Бийск Томской дороги, Троицкому вагонному участку Южно-Уральской дороги, Московскому вагонному участку Ярославской дороги, Муромскому вагонному участку Казанской дороги, Калужскому вагонному депо Московско-Киевской дороги, Камеоломенскому вагонному участку Юго-Восточной дороги, Батайской дистанции пути дороги имени Ворошилова, Красноуфимской дистанции пути Казанской дороги, Шимановской дистанции пути Амурской дороги, Шарьинской дистанции пути Северной дороги, Котельнической дистанции пути Горьковской дороги, Московской дистанции пути Ярославской дороги, Московской дистанции сигнализации и связи Ярославской дороги, Богдановичской дистанции сигнализации и связи дороги имени Л. М. Кагановича, Куйбышевской дистанции сигнализации и связи Амурской дороги, Московскому заводу имени Л. М. Кагановича, Канашскому вагоно-ремонтному заводу, Московскому заводу «Машиностроитель», Московскому заводу имени Войтовича, Муромскому стрелочному заводу, Воронежскому паровозо-ремонтному заводу.

НКПС предлагает:

1. Разъяснить всем работникам железнодорожного транспорта решение ВЦСПС и НКПС об итогах Всесоюзного социалистического соревнования за июнь 1942 года; призвать всех железнодорожников на дальнейшее развитие массового соревнования за ускорение продвижения поездов и строгое выполнение графика, за дальнейший рост производительности труда; за большевистскую подготовку к зиме.

2. НКПС поручает начальникам дорог, начальникам подорож, их заместителям и председателям дорпрофсоюзной вручить переходящие красные знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения на собраниях рабочих и служащих перечисленных выше предприятий.

НКПС призывает стахановцев, лунинцев, ударников, командиров, политработников и всех железнодорожников еще шире развернуть социалистическое соревнование, самоотверженным трудом усилить помощь Красной Армии в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, по-большевистски выполнять задачи, поставленные перед транспортом товарищем Сталиным.

## График — основа работы транспорта

### БОЕВОЕ СОРЕВНОВАНИЕ СМЕН

На станции Надеждинский завод хорошо организовано социалистическое соревнование смен.

В июне по всем показателям впереди шла смена тов. Мельника. Она почти ежедневно отправляла все поезда по расписанию. В первой декаде июля первенство заняла смена тов. Машотина.

В результате боевого соревнования, станция значительно улучшила работу. Задание по погрузке в первой декаде июля выполнено на 140 проц., простой вагонов под грузовыми операциями сокращен вдвое, по графику отправлено 93,9 проц. поездов.

### МАСТЕРА СКОРОСТНОГО ФОРМИРОВАНИЯ

Соревнование составителей, начатое по инициативе тов. Фетисова, выдвигает все новых людей, подлинных мастеров скоростного формирования поездов.

Спиридон Аверьянович Резвых — составитель станции Свердловск-товарная хорошо освоил скоростные методы работы, выполнил задание на 176 проц.

Не отстает от него составитель станции Богословск тов. Якимов. Он выполнил декадную норму на 174 проц. Более полутора норм каж-

дый дали составители станций Смычка — т. Андрищенко, Свердловск-сортировочная тов. Жужгов, Свердловск-пассажирская т. Скутин. Значительно перевыполнили задания составители станций: Н. Тагил — тов. Жаров, Тюмень — тов. Комаров, Надеждинск — тов. Просвиряков.

Инициатор соревнования составитель станции Свердловск-сортировочная тов. Н. Г. Фетисов выполнил задание в первой декаде июля на 225 процентов.

### ПОЕЗДА ИДУТ ПО ГРАФИКУ

Диспетчер Свердловского отделения Дружининского участка тов. Еремин энергично борется за график. Заняв в первой декаде июля в соревновании с диспетчерами передовое место, тов. Еремин не уступает его и теперь.

13 июля тов. Еремин отправил со станции Свердловск-сортировочная 82 проц. поездов по графику. Только один поезд из-за схождения ушел со станции на 19 минут позднее расписания. Но диспетчер решил, что бы то ни стало ввезти поезд в график. Он заключил социалистический договор с машинистом депо Свердловск-сортировочная т. Петровским на быстрое продвижение поезда. Вскоре состав был введен в график. В этот день тов. Еремин сдал на соседнюю Канашскую дорогу все поезда по расписанию.

### От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 15 июля. В течение 15 июля наши войска продолжали вести ожесточенные бои с противником в районе Воронежа.

После ожесточенных боев наши войска оставили **Богучар и Миллерово**.

На других участках фронта никаких изменений не произошло.

За 14 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено свыше 90 немецких танков, 160 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 7 батарей зенитной артиллерии, взорваны 4 склада с боеприпасами и 3 склада с горючим, рассеяно и частью уничтожено до 2 батальонов пехоты противника.

В районе Воронежа сражения развертываются со все большим ожесточением. Ряд укрепленных рубежей и населенных пунктов несколько раз переходят из рук в руки. На некоторых участках наши войска контрударами отбрасывают наступающего противника и наносят ему большой урон. Совместными действиями летчиков, штурмовиков и одного танкового соединения за день боев уничтожено более 1000 немецких солдат и офицеров, 23 танков, 23 орудия, 36 автомашин, 41 мотоцикл, 71 станковый пулемет и несколько бронированных повозок с пехотой. За последние несколько дней летчики части полковника Данилова сбили в воздушных боях 51 немецкий самолет. Летчики младший лейтенант Тильченко и старший сержант Лавриненко встретились в воздухе и вступили в бой с 5 немецкими истребителями. В первой же атаке тав. Тильченко сбил один «Мессершмитт». Самолет Лавриненко получил повреждение и вышел из боя. Оставшись один, тов. Тильченко снова вступил в бой и сбил еще 2 немецких истребителя.

На одном из участков Калининского фронта были отбиты атаки противника на передний край нашей обороны. Войска подразделения, под командованием тов. Казакова, перейдя в контратаку, оседлали важную дорогу и заняли высоту, контролирующую подходы к ней. Старший лейтенант Волков, красноармейцы Чиркунов, Головин и Щербинов уничтожили 4 немецких танка. Старший лейтенант Котов огнем из противотанкового ружья сбил немецкий самолет-корректировщик.

Две роты пехоты противника, при поддержке 5 танков, атаковали стрелковые подразделения, которыми командуют лейтенанты Садиков, Савкин и старший лейтенант Кульбит (Западный фронт). Огнем пехоты и артиллерии оброты гитлеровцев целиком уничтожены. Подбито 3 немецких танка.



# АВАНГАРД УРАЛЬСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Коллективы железнодорожников вагонного участка Свердловск-пассажирская и Тюменской дистанции пути завоевали переходящие красные знамена Государственного Комитета Обороны

## НУЛЬ БАЛЛОВ

Сорок лет я проработал путейцем. И все на одном месте. При мне прокладывали пути, которые обслуживает сейчас Тюменская дистанция. Я даже отчетливо помню, как пошли первые поезда из Тюмени до Омска. Двигались они не более 20 километров в час.

На путейской работе я рос. Начал работать костьюльщиком, затем стал бригадиром. С 1930 года работаю дорожным мастером 7 околотка. Как только были введены наркомовские премии за отличное содержание пути, я первым на дистанции получил эту премию и с тех пор получаю ежегодно.

Нуль баллов—вот оценка состояния пути на околотке с первых дней Отечественной войны.

Многолетний опыт работы, применение передовых методов в путейском хозяйстве дали мне возможность добиться успеха. Выплатку пути мы производим суфляжом. Этот метод на околотке освоен всеми путейцами и даже домохозяйками, которые часто приходят к нам на помощь.

Путевые обходчики Василий Туранин, Петр Прудяев, Василий Постовалов, Курмуналей Курманбаев, Лида Зубова, Анатолий Керовайцев привели свои кило-

метры в образцовое состояние. Сменившись с дежурства, эти путевые обходчики помогают ремонтным бригадам. Готовясь к предстоящей зиме, путевые обходчики в этом году уже собрали тысячу снеговых щитов, кольев и принались своими силами их ремонтировать. Они работают по лунинскому принципу—все, что можешь—сделай сам, не надейся на другого. Многие путевые обходчики в свободное время дежурят сигнальными.

Свой рабочий день я строю так, чтобы максимум времени быть на путях. Работу каждого я проверяю. Такое уж у меня правило: дал задание—обязательно проверь его выполнение. Во всем требую тщательного ухода. Многие шпалы на моем околотке имеют штамп 1924 год. 18 лет лежат бесценно, а как новые!

В военное время на околотке военная дисциплина.

Воинская дисциплина, введенная по желанию путейцев, помогла значительно укрепить трудовую дисциплину.

Путь на околотке крепкий и надежный, поезда любого веса и длины идут с высокой скоростью. **И. ЗАХАРОВ**—дорожный мастер 7 околотка.

## ВЕЛИКАЯ ЧЕСТЬ

Великая честь держать переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны. Эта победа завоевана упорным самоотверженным трудом всего коллектива.

За все время войны вагонный участок из месяца в месяц перевыполняет производственную программу. В текущем году мы досрочно, к 16 июня, выполнили полугодовой план.

Мастера цехов тт. Берсенева, Пермяков, Луинов, Прохоров и другие стали подлинными организаторами соревнования, пропагандистами передовых методов труда. Особое внимание они обращают на обучение молодых рабочих, недавно пришедших на производство. Мастера прикрепляют к ним для обучения лучших стахановцев и добиваются быстрого подтягивания отстающих до уровня передовиков. В феврале у нас было 19 рабочих, которые не выполняли нормы, теперь у нас та-

ких нет. Электрообмотчица тысячника Раиса Кыштымова передала свой опыт молодому рабочему тов. Сухогузову и теперь он выполняет более 4 норм за смену. Двухсотником стал молодой рабочий тов. Новоселов и ряд других.

В соревновании участвуют все рабочие, упорно отстаивая честь своего коллектива. Более половины сдельщиков — двухсотники. Токарь тов. Аксенов дает в отдельные дни до 16 норм.

Коллектив вагонного участка, охвачен единым стремлением — работать еще более организованно, отдать все силы делу разгрома фашистских извергов и с честью оправдать высокую похвалу партии и правительства.

**Г. АНДРОНОВ** — зам. начальника вагонного участка.

**Д. ПЕТУХОВ** — начальник вагонного депо.

**М. КУЗНЕЦОВ** — секретарь партбюро.

## Стахановцы безотцепочного ремонта

Ежедневно через станцию Свердловск-пассажирская следуют поезда с оборонными грузами, углем, коксом, металлом. В пути бывают поломки деталей вагонов, порча их и т. д. Устранять эти неисправности, ни на минуту не задерживая отправление поездов, призван цех безотцепочного ремонта.

В условиях Отечественной войны эту работу нужно производить быстрыми темпами. И наши стахановцы с честью справляются с этой задачей. Все смены цеха являются воинским подразделением. Они четко, по-военному выполняют производственные задания.

Особенно отличается смена тов. Кислякова. Слесари этой смены тт. Огородников и Копытов быстро производят безотцепочный ремонт.

Недавно на станцию прибыл поезд срочного назначения. Смена тов. Кузьмина было поручено провести осмотр и ремонт состава за 19 минут вместо 45 по норме. Смена обработала его за 15 минут, отправив поезд точно по графику и с нулевой утечкой воздуха из автотормозной магистрали.

По инициативе стахановцев смены тов. Суковаткина цех начал производить безотцепочный ремонт вагонов, подлежащих ремонту в депо. Наши стахановцы сменяют колесные пары в пять — шесть раз быстрее, чем положено по норме. В июне мы отремонтировали без отцепки 125 вагонов с большим объемом ремонта, за 10 дней июля отремонтировано 63 вагона, из них 16 со сменой колесных пар.

С радостью узнали стахановцы цеха о присуждении нашему вагонному участку переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны. В ответ на высокую награду коллектив цеха единодушно решил: устранять неисправности всех вагонов, следующих в поездах, без отцепки, отправлять поезда строго по графику.

**А. Ф. ЛУППОВ**—мастер цеха.

## Из отстающих в передовые

Путь на втором отделении 9 околотка был когда то в очень плохом состоянии: шпалы гнилые, балласт загрязненный, около 60 процентов дефектных рельсов, изношенных накладок, подкладок, костьюль. На всем протяжении этого участка стояли предупреждения. Таким я принял это отделение. Первым делом я подобрал хорошую бригаду и поставил перед ней задачу—во что бы то ни стало оздоровить путь. Часть материала пришлось из дистанции, часть изыскали на месте и серьезно принялись за дело. Бригада старательно выправляла путь, меняла остродефектные рельсы, подкладки, добивала костьюль. Состояние пути улучшалось, предупреждения были сняты.

Наша бригада быстро освоила метод суфляжа и теперь им эффективно пользуется. Выправленные пути суфляжом сыграло главную роль в оздоровлении пути на нашем отделении. И теперь такие рабочие как тт. Шляпникова и Шулкин, работая на суфляже, в два раза перевыполняют норму. За все время войны на околотке не был задержан ни один поезд.

По проходу путеизмерителя в июне состояние пути на отделении определено в один балл. Добросовестно относятся к делу путевые обходчики Татьяна Букина, Мария Коцера и Федор Булаков.

Теперь моя бригада старательно готовится к зиме.

**Н. ГАГАРИН**—бригадир пути.



Стахановцы Свердловского вагонного участка (слева направо) электрообмотчик Д. СУХОГУЗОВ, мастер вагонного участка А. БЕРСЕНЕВ, слесарь П. АЛФЕРОВ, бригадир годового ремонта И. МЯСНИКОВ, бригадир плотников П. НАГИБИН и электрообмотчица Р. КЫШТЫМОВА. Фото В. Лежнина.

## В борьбе за отличный путь

Тюменская дистанция пути до 1940 года считалась аварийной. Состояние пути в 1939 году оценивалось в 243 балла. На протяжении 80 километров стояли предупреждения, ограничивающие скорость движения поездов.

Но вот наступил резкий перелом в работе. Во Всесоюзном соревновании железнодорожников наша дистанция заняла передовое место на сети дорог. Средний балл состояния пути в июне—1,3. На дистанции 144 отличных километра и 4 хороших. Поезда идут безаварийно на кривоносовых скоростях. За все время Отечественной войны на было ни одной задержки поезда.

Для того, чтобы добиться этого, нужно было прежде всего поднять технический уровень кадров, обучить их передовым методам.

Еще полтора года тому назад метод суфляжа на дистанции применялся одиночками. Вспоминается такой случай. Ремонтная бригада тов. Кононова, уходя на работу, аккуратно брала с собой все инструменты, необходимые для суфляжа, но затем оставляла их и принималась работать по-

старому. Когда же путейцы замечали кого-нибудь из командиров, то сейчас же доставали эти инструменты... Дескать, мы работаем по-новому, суфляжом.

Мы решили заняться этим всерьез. На околотки поехали инженеры, командиры дистанций, старший дорожный мастер. Они читали лекции, учили работе методом суфляжа. Тот же бригадир тов. Кононов стал раньше других работать по-новому.

На борьбу за здоровый путь поднялись в первую очередь коммунисты, дорожные мастера тт. Коротаев, Ерофеев, Хохрин, путевые обходчики тт. Оборина, Ширинкин и другие. Они первыми добились успехов на обслуживаемых ими участках пути, затем стали помогать отстающим.

1940 год был годом упорной борьбы за оздоровление путевого хозяйства на дистанции. На ряде участков был произведен средний и капитальный ремонт. Все хозяйственные мероприятия и политико-массовая работа были подчинены одной цели — вывести дистанцию в передовые. К началу 1941 года мы достигли значитель-

ных успехов. Проход путеизмерителя показал 17 баллов.

Началась война.

— Сделаем путь еще более крепким и надежным, — заявили тюменские путейцы в ответ на призыв товарища Сталина оказывать всемерную помощь фронту.

Дистанция усиленно готовилась к военной зиме. Коллектив стал изыскивать внутренние ресурсы. Маленькие путейские мастерские дистанции взяли на себя изготовление инструментов и запасных частей. Теперь в мастерской ремонтируются крестовины, делают ся усовики, противоугоны, накладки, подкладки, болты. В общем мастерские в основном удовлетворяют потребности дистанции в инструменте и инвентаре.

К зиме подготовились своими силами, без затраты государственных средств. На смену ушедшим в Красную Армию путейцам приходили их жены и молодые рабочие. Их обучали путейскому делу. Зима прошла хорошо, не было перебоев в движении поездов.

В ответ на первомайский приказ товарища Сталина на дистанции с новой силой развернулось социалистическое соревнование. Борьба за знамя Государственно-

го Комитета Обороны, мы стали еще шире применять передовые методы труда, работать по-лунински.

Из 159 путевых обходчиков по методу Лунина работают 110. Лунины-путевые обходчики тт. Оборина, Букин, Грачев, Скурихин производят ремонт шпал, перебивку пути, прочищают кюветы, ремонтируют снеговые щиты и т. д. Путевые обходчики кооперируют свой труд. Объединяясь в бригады, они производят ремонтные работы—ремонтируют щиты, зачищают заусеницы, меняют шпалы.

Работая по-лунински, бригады тт. Гагарин, Некрасов, Никонов, Суслов достигли безупречного состояния пути. Нулевой показатель имеют на своих околотках дорожные мастера тт. Коротаев, Захаров, Ветюшкин, Богоделов, Дударев и Хохрин. Опыт передовых людей передается всем путейцам.

Лучшая путевая обходчица тов. Оборина прочтала на дистанции 13 лекций на тему: «Мой опыт лунинской работы».

На околотках введена воинская дисциплина и порядок. Это сыграло положительную роль. За последние 4 месяца на дистанции не

было ни одного нарушения трудовой дисциплины. Правил технической эксплуатации. Это ускорило выполнение плана летних путевых работ. В июне дистанция выполнила годовое задание планово-предупредительного и среднего ремонта, перевыполнила план по ремонту рельсов, накладок, болтов, костьюль, стрелочных переводов.

В борьбе за отличное содержание пути большую роль сыграла правильно поставленная политикомассовая работа. Среди путейцев ежедневно проводятся политинформации о событиях на фронтах Отечественной войны, о трудовом героизме советских людей в тылу.

Завоеванное тюменскими путейцами красное переходящее знамя Государственного Комитета Обороны обязывает нас работать еще лучше, отдавать все силы на выполнение первомайского приказа товарища Сталина.

**Г. КОЗЫР**—начальник Тюменской дистанции пути.  
**Ф. ЛЕБЕДКОВ**—заместитель начальника дистанции по политчасти.

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