

ПУТЕВКА

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

№ 94 (2225)

Суббота, 18 июля 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

Товарищи железнодорожники!

Страна, фронт требуют от нас

работать сегодня лучше, чем вчера,

завтра лучше, чем сегодня!

Ежедневно выполнять план развоза местного груза

Репортаж о выполнении обязательств, взятых в новогоднем письме товарищу Сталину, уральцы заявляют, что в новом полугодии выпустят продукции для фронта в полтора — два раза больше.

Уральцы сдержат свое слово, данное вождем. Предприятия, кующие оружие, потребуют вдвое больше сырьевых и энергетических ресурсов — руды, металла, флюсов, угля и т. д. Наша магистраль обязана все это доставить в срок и в нужном количестве. Между тем она пока не справляется с государственным заданием. В июне месяце было выгружено лишь 73,7 проц. плана, а к среднесуточному наличию местного груза вдвое меньше. Нет улучшения и в этом месяце.

Причина этого в плохом развозе местного груза внутри отделений и передаче его с отделения на отделение. В июне, например, развезено груза немногим больше половины того, что можно было развезти.

Этот важнейший участок работы остается бесконтрольным со стороны распорядительного отдела службы движения. Суточный план развоза груза службой не составляется, хотя это и предусмотрено приказами НКПС и руководства дороги. Такого плана не имеют и начальники отделений. Движенцы руководствуются лишь планом передачи местных вагонопотоков между отделениями. Но план явно занижен. Например, в третьей декаде июня, служба запланировала для передачи на соседние отделения лишь 29 процентов всех вагонов, находящихся в среднесуточном остатке для передачи другим отделениям. Но это только планировалось. Фактически передано на отделения и того меньше.

Так продолжается и до сих пор. Узким местом в продвижении местных грузов попрежнему являются Тагильское и Свердловское отделения, на долю которых падает 80 проц. всей работы с местным грузом.

Свердловское отделение, где имеется немало передовых коллективов и лучших людей — передовиков соревнования, до сих пор медленно продвигает поезда, плохо развозит местный груз.

Имея большой излишек рабочего парка, забытые станции, отделение не принимает тагильский груз, значит, не оборачивает тагильские электровагоны для вывозки груза на станцию Смычка. В результате по этому направлению отделение пропускает меньше 50 проц. поездов, предусмотренных графиком.

В июле дорога несколько улучшила свои показатели. Однако работа с местным грузом остается на низком уровне. На дороге все еще завален паровозный парк, чем нарушается приказ о приведении рабочего парка в норму. Но и при излишке паровозов служба движения не справляется с развозом местного груза.

Для коренного улучшения развоза местного груза движениям в первую очередь необходимо навести порядок во внутривидовом планировании, повысить качество диспетчерского командования, проявлять больше инициативы и изобретательности. Нужно во всей работе брать пример с передовых коллективов, завоевавших переходящие знамена Государственного Комитета Обороны и НКПС.

ШИРЕ РАЗМАХ ВСЕСОЮЗНОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Равняйтесь по передовым коллективам, завоевавшим переходящие красные знамена Государственного Комитета Обороны и НКПС

Хорошо подготовимся к зиме

С большой радостью узнали тюменские путевцы о присуждении им переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны. В связи с этим на дистанции состоялся митинг. Заместитель начальника дистанции по политчасти тов. Лебедев сказал: — Завоеванное нами во Всесоюзном соревновании знамя Государственного Комитета Обороны обязывает коллектив тюменских путевцев самоотверженно трудиться, отдавать все силы на разгром немецких оккупантов в 1942 году. В июне состояние пути оценено 1,3 балла. Мы должны добиться к Сталинскому дню железнодорожника нулевого балла на всей дистанции.

Коллектив дистанции движимый единым желанием помочь

Красной Армии выполнить первомайский приказ товарища Сталина, обязался к 1 сентября хорошо подготовить путевое хозяйство к зиме, обеспечить образцовый путь для четкого и бесперебойного продвижения поездов в любое время года.

Присуждение знамени Государственного Комитета Обороны нашему передовому коллективу — тюменским путевцам, вызвало большой политический и производственный подъем среди паровозников, движенцев, вагонников. Повсеместно на отделении прошли собрания, посвященные итогам социалистического соревнования за июнь 1942 года.

СЕНДЕРОВ — начальник Тюменского политотдела отделения.

В коллективе победителей

Цех убран флагами, лозунгами, портретами руководителей партии и правительства. Секретарь партбюро тов. Кузнецов открывает митинг. Слово предоставляется начальнику политотдела дороги тов. М. И. Олонову:

— Товарищи вагонники Свердловского участка, — говорит тов. Олонов. — От имени руководства и политотдела дороги горячо поздравляю вас с получением переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны. Вами гордится и разделяет вашу радость весь коллектив дороги. Вы по-сталински помогаете фронту в разгроме ненавистного врага.

С приветствием передовому коллективу дороги выступают секретарь Кагановичского райкома ВКП(б) тов. Ракин, начальник вагонной службы т. Хахаев, председатель дорожной т.с.с. Воробей, секретарь партбюро паровозного депо тов. Попов.

Слово берет электрообмотчица тысячника тов. Кыштымова.

— Мы гордимся и радуемся высокой оценке нашего труда. За знамя Государственного Комитета Обороны боролись все командиры и рабочие. Завоевав знамя, мы будем работать еще лучше и не выпустим его из своих рук до полной победы над врагом.

Участники митинга единодушно приняли резолюцию, в которой боевой коллектив вагонников, выражая чувство благодарности партии и правительству и товарищу Сталину, наметит боевую программу дальнейшего продвижения вперед.

В цехах с новой силой развернулось соревнование. 16 июля цех годового ремонта товарных вагонов и автоконтрольный выполнили дневное задание на 150 проц. Цех годового ремонта пассажирских вагонов уже перевыполнил июльскую программу. Электрообмотчица т. Кыштымова выполнила в этот день задание на 427 проц., токарь тов. Аксенов — на 321 проц. Более двух норм каждый дали стахановцы слесари т.т. Алферов, Панов, Ложкин, Журавлева, токарь тов. Богданова, кровельщик тов. Прокопьев, маляр тов. Малышкин и многие другие.

НОВЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОДЪЕМ

Вручение Богдановичской дистанции связи переходящего красного знамени НКПС вызвало новый подъем производственной активности. Первый же день, когда эта радостная весть дошла до коллектива связистов, был отмечен стахановским трудом. Электромеханики т.т. Каракулов, Юдин, Матвеев, Кадилов, Бочкарев выполнили свое задание на 200 процентов.

Коллектив-победитель, заверяя НКПС и руководство дороги о том, что завоеванное знамя будет удержано высокопроизводительным трудом, обязался закрепить достигнутые результаты, встретить день железнодорожника новыми производственными успехами. Закончить весь текущий ремонт СЦБ и связи, образцово подготовить дистанцию к зиме 1942-43 года.

М. ШИСТЕРОВ — начальник Камышловского политотдела отделения.



За стахановско-кривоносовскую работу в военное время и успехи, достигнутые во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников, дорожная комиссия по соревнованию заносит на Доску почета:

КОЗЫР Григория Митрофановича — начальника Тюменской дистанции пути. Тов. Козыр проявил себя энергичным командиром. Он возглавил соревнование путевцев дистанции в борьбе за активную помощь фронту. В этом соревновании коллектив одержал крупную победу на трудовом фронте. Состояние пути на дистанции отличное. По проходу путеизмерителя в июне дана оценка 1,3 балла. Дистанция заняла передовое место на сети дорог и завоевала переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

КОРОВАКОВА Семена Сергеевича — машиниста депо Камышлов. За мастерское вождение поездов в военное время тов. Коровякову присвоено звание машиниста II класса. Его паровоз хозрасчетный, лунинский. Он из месяца в месяц дает значительную экономию топлива, материалов и рабочей силы. Недавно тов. Коровяков назначен машинистом-инструктором.

КАРАКУЛОВА Ефима Евстафьевича — электромеханика 5 дистанции связи. Тов. Каракулов выполняет работу за двоих. Он обслуживает устройства СЦБ и связи на двух околотках. Один из первых на дороге применил в связи метод Лунина. Аппараты, обслуживаемые тов. Каракуловым, находятся в образцовом состоянии, три года работают безаварийно. Тов. Каракулов соревнуется с работниками других служб на лучшее содержание устройств СЦБ и связи.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ПРИ ПОМОЩИ КАРАНДАША И РЕЗИНКИ

Это было 8 июля. На станции Вагай не оказалось поезда, который в 18 часов 40 минут согласно графика должен был вести машинист тов. Волкодав. Диспетчер тов. Наумов вызвал к селектору машиниста и предложил ему взять тяжеловесный состав № 943 весом 4500 тонн.

— До Ялуторовска пропущу на проход, — пообещал Наумов.

Машинист согласился. Тут же механик и диспетчер заключили социалистический договор, цель которого сводилась к тому, чтобы успешно продвинуть поезд. Но диспетчерская регулировка оказалась неточной. Свое слово Наумов не сдержал, тяжеловесный поезд был задержан в Новой Заимке. В это время Наумов сменился, вступил на дежурство диспетчер тов. Бакулин. Поезд с Новой Заимки тов. Бакулин уже отправил под другим номером — 951.

В Ялуторовске машинист Волкодав простоял 2 часа. Опять был сменен номер поезда. И так до Тюмени Бакулин безоснова-

тельно несколько раз менял номер поезда. В маршруте же у машиниста значился все тот же поезд № 943. Социалистический договор на успешное продвижение поезда давно потерял свою силу. Ехали плохо. Машинист спрятал расписание в карман и даже перестал в него заглядывать. Но к удивлению механика диспетчер за-явил, что поезд приведен в Тюмень во время.

— Такие случаи у нас бывают часто — говорят машинисты. — В прошлом месяце машинист тов. Шевырталов от Вагая до Тюмени — 140 километров ехал 7 суток и привел поезд... по графику.

Диспетчеры не только в пути следования, но и при отправлении со станции умудряются «подвести» нитки графика к поездам.

По расписанию тот же машинист Волкодав (в первых числах июля) должен был в 2 часа 55 минут выехать из Тюмени в Вагай. Машинист тщательно подготовился к поездке: своевременно выехал под поезд, сделал прицепку,

осталось только дать отправление. — Смотрю, — говорит тов. Волкодав, — кругом все спокойно, никто не толкнется и главное не собираются меня отправлять. Не иначе, как все заснуло.

Механик вылез из будки, подошел к селектору.

— Диспетчер, почему не отправляете?

— Поедете в 3-45.

— А график?

— Все будет в порядке. В ту графиковую нитку не успел, поладим в другую.

Вместо подлинной борьбы за график диспетчеры Вагайского участка Тюменского отделения занялись очковитательством. Эту чехарду — смену номеров поезда нельзя объяснить ничем иным, как желанием при помощи карандаша и резинки подправить свое неумелое командование движением поездов.

А. НОБЕЦ.

По-боевому подготовить к зиме каждый участок нашей дороги

Учесть уроки прошлой зимы

В паровозных депо Егоршино, Туринск и Алапаевск полным ходом идет подготовка к зиме. Уже закончен ремонт крыш, зданий, оконных рам, смотровых канав, поворотных кругов и эстакад. Ремонтируется осветительная сеть и станочное оборудование, приводятся в порядок пескосушилки.

Июньское задание по оздоровительному ремонту паровозов на дороге перевыполнено вдвое.

Однако подготовка паровозного хозяйства к зиме по-настоящему еще не начата. В Тюмени не приступили к реконструкции прямоугольного депо. Если эта работа не будет проведена быстрыми темпами, паровозы серии ФД останутся без необходимой ремонтной базы.

В связи с введением в эксплуатацию мощных паровозов и увеличением размеров движения на участке Свердловск—Вагай требуется коренная реконструкция системы водоснабжения. Но строительные тресты, которым поручено производство работ, все еще не приступили к этому, несмотря на указание наркомата.

Неудовлетворительно проходит ремонт углеподъемных кранов в Богословских паровозо-ремонтных мастерских. Ни один кран еще не отремонтирован.

Важнейшей задачей подготовки к зиме в паровозном хозяйстве является создание запасов топлива. Однако далеко не везде паровозники поддерживали инициативу свердловских машинистов. В депо Свердловск-сортiroвочная все еще продолжается перерасход топлива. На Камышловском складе топлива нет суррогатов — опила, шлакоотсева, и машинисты сжигают в топках чистый уголь. Это ли не беспечность!

Следует отметить, что топливный отдел паровозной службы во главе с начальником тов. Махневым плохо поддерживают инициативу паровозников в создании зимних запасов топлива за счет экономии угля и широкого использования местного топлива — дров, брикетов, торфа и суррогатов.

Уроки прошлой зимы показали, что паровозное хозяйство — участок наиболее чувствительный к зимним затруднениям. Это обязывает всех работников паровозного хозяйства так подготовиться к зиме, чтобы каждое депо, угольный склад, водокачка, паровоз, чтобы в суровые метели и морозы обеспечить бесперебойное вождение поездов на высоких скоростях.

Ю. ГЕРАСИМОВ.

Связь должна быть бесперебойной

Связисты дороги готовятся к зиме лучше других. Задания по текущему и среднему ремонту воздушных линий перевыполняются. План первого полугодия по капитальному ремонту устройств СЦБ выполнен на 101 процент.

Готовясь к зиме, связисты проводят сейчас проверку стрелочной и маневровой связи, одновременно ремонтируют ее.

Кроме Богдановичской дистанции связи, завоевавшей первенство в июне, по-боевому справляются со своими заданиями Камышловская (начальник тов. Трусов), Свердловск-сортiroвочная (начальник тов. Агеев) и другие дистанции. Следуя примеру передового электромеханика дороги тов. Каракулова, связисты внедряют лунинские методы труда, сами без особых затрат готовятся к зиме на своих околотках.

Но имеются и недостатки. Медленно проходит приведение в порядок рельсовых цепей и уста-

новка рельсовых соединителей, укрепление изолирующих стыков. Это сказывается на работе дороги. Уже в июле имеется несколько случаев повреждения автоблокировки из-за того, что изолирующие стыки плохо укреплены. В частности, на участке Свердловск-Тагил. Правда, здесь прежде всего виновата дистанция пути, где начальником тов. Голубкин. Приказ наркомата обязывает путейцев обеспечить условия для бесперебойной работы устройств связи.

К началу зимы на дороге должен быть создан переходящий запас столбов. В этом отношении сделано пока очень мало.

Связисты, предложившие организовать социалистическое соревнование между службами дороги, должны по-боевому подготовиться к зиме, используя внутренние ресурсы, развивая лунинское движение, распространяя опыт передовой на дороге Богдановичской дистанции связи.

ЗА НУЛЕВОЙ ОСТАТОК ВАГОНОВ ПОД ВЫГРУЗКОЙ

Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование, коллектив железнодорожников станции Свердловск-пассажирская взял на себя обязательство — быстро развозить весь местный груз и обеспечивать нулевой остаток вагонов под выгрузкой.

На станцию ежедневно прибывают сотни вагонов с углем, металлом и другими грузами для Уралмаша, топливных складов и многих других предприятий. Своевременно доставлять эти грузы на заводы и пустить в дело — важнейшая государственная задача.

Только своими силами решать эту задачу станция не может. Успех дела — в слаженной работе с клиентурой, в крепкой связи с территориальными общественными организациями.

Мы заключили социалистический договор с транспортным цехом ос-

новного клиента — Уралмаша и установили с ним единый технологический процесс, которым предусмотрена подача передач по графику, быстрый оборот паровозов, разгрузка вагонов в установленный срок.

Работники станции добросовестно выполняют свои обязательства. Маневровые диспетчеры держат постоянную связь с работниками транспортного цеха, четко выцеливают график. Составители тт. Будаква и Григорьев одновременно разбирают прибывшие составы и формируют передачи, подбирая вагоны по родам грузов и местам подачи. Старший беговик тов. Кухтин заранее узнает у диспетчеров подход грузов и ставит в известность клиентуру.

В свою очередь, резко улучшил работу и транспортный цех Уралмаша, где начальником тов. Чар-

Увеличить производство деталей и запасных частей

Развитие местной инициативы, семерное использование внутренних ресурсов — один из важнейших факторов подготовки к зиме. Он имеет значение особенно теперь, в условиях военного времени. Мы должны обеспечить себя всем необходимым — материалами, запасными частями, деталями.

В литейных цехах многих паровозных депо дороги хорошо налажено производство запасных частей для локомотивов. За последнее время значительно расширилась номенклатура выпускаемой литейными цехами продукции.

Наши стахановцы научились изготавливать барабаны поршневых секционных колец и золотниковых колец всех серий, золотниковые втулки, кольца Кинга, цилиндры, втулки и втулки и многое другое.

Особенно хорошо поставлено дело в цехах депо Тюмень, Свердловск-пассажирская, Егоршино, Надеждинск. Дорога имеет все возможности получить до конца года 15 тонн чугуна и медного литья. Этого вполне хватит для производства деталей и запасных частей в том количестве, которое нам необходимо.

Но для того, чтобы полностью реализовать свои возможности и изготовить количество деталей, необходимых на зимний период, нужно по-деловому организовать снабжение литейных цехов сырьем, прежде всего коксом, формовочной землей, металлическим ломом. Перебой в снабжении — основной недостаток. Руководители паровозной службы должны разрешить этот вопрос.

На долю инженеров, техников и самих стахановцев выпадает другая, не менее важная задача. Сейчас при производстве всех литейных работ применяется кокс и коксующийся уголь. Давно уже пора, в целях экономии и в связи с трудностями завоза этого сырья, перейти на обычные сорта угля.

Снабжение сырьем, дальнейшее усовершенствование технологического процесса, освоение стального литья — вот основные вопросы, которые необходимо разрешить для того, чтобы полностью справиться с изготовлением нужного количества запасных частей и деталей на зиму.

М. КОНСТАНТИНОВ.

Диспетчер цеха тов. Фальковский обеспечивает быструю расстановку вагонов по фронтам выгрузки и своевременную их разгрузку.

Путем дружной слаженной работы мы почти ежедневно развозим весь местный груз без остатка и разгрузку поданных вагонов. Передовая смена тов. Овсянникова вот уже полтора месяца работает с нулевым остатком.

Однако в первой декаде июля работа несколько ухудшилась. Уралмаш задержал разгрузку большого числа цистерн, что привело к увеличению простоя вагонов на 4 часа против нормы. Командиры станции также ослабили требовательность к клиентуре.

Чтобы подтянуть отстающие звенья, мы организовали взаимопроверку выполнения соцдоговора. Наша бригада обнаружила в транспортном цехе Уралмаша много недостатков: стрелочное хозяйство запущено, пути и фронты выгрузки захлаплены. Мы решили про-



Машинист паровозного депо Свердловск-сортiroвочная П. АЛЕКСЕЕВ в первой декаде июля завоевал первенство среди машинистов депо. Он провел три тяжеловесных поезда, перевез сверх нормы 1200 тонн груза, перевыполнил техническую скорость на 9 километров. Полунински ухаживая за локомотивом, тов. Алексеев сэкономил 6200 килограммов угля за декаду. Фото В. Лежнина.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 16 июля

В течение 16 июля наши войска вели бой с противником в районе Воронежа.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За 15 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено около 40 немецких танков, 150 автомашин с войсками и грузами, 8 автоцистерн с горючим,

взорван склад с боеприпасами, разбит железнодорожный состав, потоплен танкер и поврежден сторожевой корабль, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты и эскадрон конницы противника.

В районе Воронежа наши войска ведут самоотверженную борьбу с немецко-фашистскими войсками. На отдельных участках инициатива перешла в руки советских частей и гитлеровцы были вынуждены перейти к обороне. Продвигаясь вперед, одна наша часть встретила мощную противотанковую оборону противника. Стремительным ударом наши бойцы прорвали первую линию обороны и уничтожили при этом свыше 100 противотанковых пушек. Затем был также прорван второй оборонительный рубеж немцев. Другая наша часть в бою за населенный пункт уничтожила 7 немецких танков, 22 орудия, бронемашину, 14 автомашин с грузом, 10 пулеметных точек и свыше батальона пехоты противника. На одном из участков гитлеровцы, силою до батальона, повели наступление на наши укрепленные рубежи. Артиллерийским, минометным и ружейно-пулеметным огнем наши гвардейцы разгромили немецкий батальон. Лишь несколькими десятками гитлеровцев удалось спастись бегством.

К. ИЗМОДЕНОВ — секретарь партбюро.

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