

# ПУТЕВКА

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

№ 104 (2235) Четверг, 13 августа 1942 г. Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## С большевистской организованностью встретим вторую военную зиму на магистрали Урала.

### Всемерно развивать местную инициативу

— Нужно новое оборудование— посмотри, нельзя ли его сделать у себя; нужен инструмент, нужны приспособления — подумай, нельзя ли их сделать на месте,— писала «Правда».

Механизировать труд, совершенствовать технологию производства, всемерно использовать местные ресурсы—таков долг каждого стахановца, инженера, командира.

Развивая инициативу, многое уже сделали наши передовые предприятия. Вслед за свердловскими паровозниками выступили паровозники депо Егоршино с предложением создать зимний запас деталей, запасных частей и материалов для под'емочного и промывочного ремонта локомотивов. Это предложение приобретает огромное значение, особенно сейчас, когда наша дорога ведет подготовку к новой военной уральской зиме.

Широко использовать внутренние ресурсы—вот к чему призывают нас паровозники Егоршино.

Развертывая подготовку к зиме, коллективы депо Надеждинск и Кушва также создают зимний запас деталей, запасных частей и материалов. Так в Надеждинском депо создана специальная бригада, изготавливающая и ремонтирующая в счет зимнего запаса крестовые валики, подшипники всех систем и другие детали.

Многие коллективы вагонных участков, дистанций пути и связи также начали создавать зимний запас деталей, инструментов, материалов, готовясь в суровое время года работать четко и бесперебойно, как летом.

Сегодня мы публикуем рассказ о замечательной инициативе, проявленной кузнецом Тюменской дистанции тов. Зуевым, который за лето обеспечил материалами и инструментом ряд околотов своей дистанции. Нужно создать на дороге как можно больше зуевских кузниц. Наш долг—освободить государство от необходимости заботиться о снабжении наших предприятий деталями, запасными частями, инструментом и материалами, которые мы можем сделать сами, без особых затрат. Для этого у нас есть все. Надо только уметь использовать имеющиеся возможности. Но не все еще поняли это.

До сих пор еще не думали о подготовке к зиме в таком крупнейшем депо дороги, как Н. Тагил. Здесь пока не начали создавать зимний запас деталей и запасных частей для ремонта локомотивов. Такое же положение и в некоторых других хозяйственных единицах.

На дороге начато большое нужное дело. Стахановцы говорят:— Хочешь хорошо подготовиться к зиме—создавай запас угля, сам изготовляй запасные части, детали, используй все ресурсы. Задача командиров, партийных работников, передовых людей дороги, награжденных орденами и медалями—возглавить это движение. Вся наша забота сейчас—о фронте. И самой лучшей помощью железнодорожников фронту будет боевая, отличная подготовка к зиме, ибо без этого невозможно обеспечить наши промышленные предприятия сырьем и топливом, прежде всего те из них, которые готовят вооружение и боеприпасы для доблестной Красной Армии, ведущей сейчас ожесточенные бои с немецкими оккупантами на Южном фронте. Делу победы над ненавистным врагом мы должны отдавать все свои силы

Готовясь к зиме, используй все ресурсы

## Больше зуевских кузниц на дороге

### Вот как должны работать кузнецы-путейцы

Многое сделал для фронта кузнец 8 околотка Тюменской дистанции пути Николай Григорьевич Зуев. Из отходов материала он изготовил и послал на восстановительные работы в прифронтовые участки несколько десятков костыльных молотков, кирок, зубил, топоров. Возле его небольшой кузницы груды металлолома. Это «сырье» в его производстве. Из него он делает необходимые для путевого хозяйства вещи.

Приближается вторая военная зима. Как никогда серьезно ставится вопрос о местной хозяйственной инициативе, о максимальном использовании внутренних ресурсов, отходов, изыскании материалов.

Отлично понял эту задачу передовой стахановец Николай Григорьевич.

— Вся страна сейчас работает для фронта,—говорит он,—а поэтому лучшая помощь родине будет, если мы освободим государство от снабжения нас, путейцев, материалами и инструментом.

И это не просто слова. 8-й околоток давно уже ничего не получает от дистанции. Кузнец-универсал обеспечил всеми инструментами и инвентарем не только свой околоток, но и снабдил на зиму ломками, молотками, топорами и прочим своих соседей.

«Дело мастера боится», говорит старая русская пословица. Убеждаешься в этом, когда смотришь, как спорится дело в руках мастера, проработавшего 17 лет в этой самой кузнице.

На мостах путь скрепляется бесфартучными накладками. Фартуки раньше срубались и выбрасывались в утиль. В руках Зуева эти обрубки металла превращаются в прекрасные кирпичи, не уступающие заводским.

В кузнице Зуева нет никакого особенного оборудования. Здесь горит с ручным дутьем, двое тисов и много кузнечного инструмента, аккуратно сложено по своим местам. И вот в этом незатейливом цехе умелым мастером реставрируются костыли, готовятся к ревнованию подкладки, накладки, изготавливается необходимый инструмент и инвентарь.

300 процентов—такова средняя производительность Николая Григорьевича.

— Мы с молотобойцем Смычковым не даем еще того количества, какое можем дать,—говорит он.—Нужно некоторое оборудование. Если поставить маленький электромоторчик и установить механическое дутье, наша производительность возрастет в полтора—два раза.

Кузницы на околотках—дело не новое. Но, к сожалению на дистанциях их немного. Их организация ничего сложного не представляет и является под силу каждому околотку. Нужно только за это взяться по-настоящему службе пути и руководителям дистанций.

Местной инициативе нужно дать широкий размах и настоящее хозяйственное руководство.

Побольше зуевских кузниц на дороге!

М. ПАВЛОВ.

Ф. СТУПНИКОВ,

Создаем зимний запас  
деталей и материалов

### По примеру егоршинцев

Вопрос о создании своими силами зимнего запаса деталей, запасных частей и материалов для под'емочного и промывочного ремонта паровозов, подъятый егоршинцами в газете «Путевка», имеет исключительно важное значение для бесперебойной работы дороги в суровое зимнее время. Коллектив Кушвинского депо горячо поддерживает эту ценную инициативу.

В нашем депо также создана специальная бригада из работников заготовительного цеха, которая под руководством мастера тов. Смердова реставрирует старые детали, запчасти и откладывает их в зимний запас. В настоящее время мы сами ремонтируем крестовые валики, подшипники всех систем и другие части—всего до 30 наименований. Полностью подготовили для зимнего запаса комплекты дышлового валика, подшипников и т. д.

К. ХИВИЦКИЙ — начальник депо Кушва.

### Своими силами

Развертывая подготовку к зиме, коллектив нашего Надеждинского депо особое внимание уделяет использованию внутренних ресурсов по изготовлению новых и реставрации старых деталей и запчастей, необходимых для под'емочного и промывочного ремонта паровозов. Мы сами изготавливаем золотники, золотниковые наделки, радиальные оси и другие детали, реставрируем болты, полностью обеспечили себя на зимний период автоматными запчастями—кранами, клапанами, насосами и т. д.

Поддерживая инициативу коллектива депо Егоршино, мы обязуемся к 15 октября полностью обеспечить себя зимним запасом деталей и запчастей, изготовленных своими силами.

Г. ВОЛКОВ — начальник депо Надеждинск.

### Изготавливают оборудование

Коллектив передовой на дороге Богдановичской дистанции связи (начальник т. Хорьков) действительно готовится к зиме. Горячо поддерживая инициативу егоршинцев, связисты поставили перед собой задачу не только себя обеспечить всеми необходимыми деталями на зимний период работы, но и оказать помощь соседним дистанциям.

В настоящее время изготовлено своими силами 57 бутлечных переключек, 87 цинков Мейдингера, 69 угольных мембран, 127 автоблокировочных аккумуляторов и т. д.

### График — основа работы транспорта

## Ширить соревнование за продвижение поездов по графику

### Успех составителей тт. Шалунова и Андриющенко

Смена маневрового диспетчера ст. Смычка т. Москалева 7 августа добилась отличных показателей в работе. Составитель т. Шалунов, работая с одним паровозом в двух маневровых парках, выполнил норму формирования на 344 проц. За это время второй маневровый паровоз развез 147 вагонов местного груза.

Другой составитель этой же смены

т. Андриющенко, работая на горке, выполнил роспуск вагонов на 147 проц. и сформировал 7 красноярских поездов.

Списица тов. Русинова работала за двоих—обслуживала два маневровых района. Четко командовали поездами дежурные по станции тт. Белоус и Бусыгин.

### По методу Закорко

Применение метода диспетчера Закорко на Егоршинском отделении имеет громадное значение в продвижении и обработке сборных поездов. Дежурство диспетчера т. Ермилова 2 августа ясно показало это.

Несколько поездов, несмотря на большую работу на участковых станциях, проследовали по участку Егоршино—Свердловск ранее расписания. Так, сборный поезд № 14-22 был проведен с перевыполнением нормы

участковой скорости на 1,3 километра в час.

Слаженность с поездными бригадами и работниками линии позволила т. Ермилову организовать на ст. Реж выгрузку вагонов без отцепки от поезда. Главный кондуктор тов. Петухов, обработав восемь станций, добился проследования поезда по участку ранее расписания.

В. ПОПОВ — дежурный по Егоршинскому отделению.

### План формирования перевыполнен

Девятого августа смена маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Ускова перевыполнила задание. Составитель поездов тов. Гусев, маневровый машинист тов. Половинкин выполнили план формирования на 165 процентов, сверх плана сформировали поезд назначением в Н. Тагил без обработки на станции Свердловск-сортировочная.

За дежурство смена развезла весь местный груз на соседние станции Аппаратная и Уктус, полностью обеспечила прицепку срочных грузов, строго соблюдая специализацию путей.

Задача состоит сейчас в том, чтобы, на основе успешной работы передовых смен, добиваться под'ема производительности труда всего станционного коллектива, шире развешивать соревнование за продвижение поездов по графику.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро.



# Фронт требует от путейцев отлично отремонтировать путь, образцово подготовиться ко второй военной зиме

## Перевыполнили обязательства

Бригада тов. Климова на 9-м околотке 5-й дистанции пути обязалась к Дню железнодорожника отремонтировать 3 километра двухпутного участка, выполнить планово-предупредительный ремонт на 80 процентов, в полтора раза увеличить производительность труда. Свои обязательства бригада перевыполнила. Сейчас она усиленно готовится к зиме.

**АНИСИМОВ** — дорожный мастер.

## Ценное мероприятие

Политотдел Свердловского отделения в целях проведения агитационно-массовой работы в путейских будках и казармах, а также в целях проверки подготовки к зиме путевого хозяйства, организовал пеший переход агиткультбригады на Синарском направлении. В составе бригады агитатор т. Каргополова, старший осмотрщик пути т. Мальшева и другие — всего 7 человек.

На 9-м околотке между станциями Перебор и Хромцовская бригада обнаружила неисправные накладные между 61 и 62 километрами — большую засоренность пути.

Повсюду путейцы и станционные работники тепло встречали участников перехода.

**М. БРАТУГИНА** — инструктор Свердловского политотдела.

## ПАТРИОТ ТРАНСПОРТА

На 9 околоток 5-й дистанции пути возвратился из Красной Армии раненый боец, бывший бригадир 2 бригады, значится «Ударнику сталинского призыва» Павел Александрович Зеленцов. Он не может пока работать, но и не хочет сидеть без дела в этот тяжелый для родины час. Ежедневно Павел Александрович приходит на околоток, делится с рабочими своим опытом и знаниями, помогает им повышать квалификацию. В результате производительность труда бригады повысилась до 200 и более процентов. Все рабочие сдали экзамен по Правилам технической эксплуатации на «хорошо» и «отлично».

**Д. КЛИМОВ** — бригадир пути.

## ДИСТАНЦИЯ В ПРОРЫВЕ

Грузонапряженность Южного участка Надеждинского отделения за год войны возросла больше, чем вдвое. В дальнейшем, в связи с ростом добычи богословского угля, железной руды, бокситов, грузооборот участка увеличивается. Он становится важной магистралью, питающей заводы Урала местным топливом и сырьем.

Но развитие участка задерживается отставанием путевого хозяйства. Надеждинская дистанция пути явно не справляется с поставленными задачами. Путь здесь в неудовлетворительном состоянии, не отремонтирован. Это отражается на продвижении поездов по графику.

Подготовку пути к зиме решает летний ремонт. Но на дистанции незаметен какой-либо сдвиг в оздоровлении пути. Наоборот, за лето состояние пути ухудшилось, капитальный и средний ремонт провален, планово-предупредительный — не движется.

Дистанция не подготовилась к ремонтным работам. Нехватает

рельсов, скреплений, нет балласта. Служба пути еще в мае телеграфировала об отгрузке рельсов, ведется обширная переписка по этому вопросу, но рельсов до сих пор нет.

Не помогают путейцам и командиры отделения движения. 15 июля сформирована вертушка для доставки балласта из Ялынского карьера. За это время она сделала всего лишь один рейс. Пять дней вертушка разгружалась на перегоне, да одиннадцать — стояла на станции Надеждинск. Диспетчеры не удосужились ее пропустить. Балласта доставлено всего лишь 3 процента к потребному количеству.

Нехватка материалов, бесспорно, задерживает ремонтные работы. Но главное не в этом. Благодушие и беспечность царят среди командиров дистанции. Начальник дистанции тов. Ошвалов и его заместитель по политчасти тов. Овицук, ожидая материалы, пустили дело на самотек.

Скрепления можно в значительной мере пополнить за счет ревизии. Однако это радикальное средство не используется, электроварочный аппарат бездействует.

Ослабление массово-политической работы и руководства соревнованием привело к увеличению нарушений трудовой дисциплины. На ряде околотков снизилась производительность труда, а на 7 околотке, где мастером тов. Башлыков, путь настолько залужен, что оценка его состояния поднялась до 662 баллов.

Положение на дистанции серьезное. Между тем политотдел Надеждинского отделения не придает этому должного значения. Если в прошлом году была организована помощь путейцам, налажена быстрая доставка материалов, то сейчас, когда дело осложнилось, общественные организации выпустили из поля зрения подготовку к зиме путевого хозяйства.

Надеждинская дистанция в прорыве. Ей нужна серьезная помощь со стороны службы пути, командиров и общественных организаций отделения. Путь Южного участка — угольной магистрали, должен быть образцово подготовлен к зиме.

**Г. ЮРИН.**



**Ф. БИТЮЦКАЯ** — путевого обходчик Тюменской дистанции пути, работает по-стахановски.

Фото В. Лажина.

## ДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ

# ЗА ЧЕСТЬ КОЛЛЕКТИВА

Социалистическое соревнование стало основным методом работы железнодорожников станции Надеждинский завод. Соревнуются между собой смены и все работники. Каждый старается работать сегодня лучше чем вчера, лучше чем его сосед. Люди по-настоящему борются за честь своего коллектива, за то, чтобы станция стала передовой на дороге. Ежедневно на доске показателей вывешиваются результаты работы станционных смен.

Лучших измерителей добивается смена тов. Малютина. В июле она отправилась по графику 92 процента поездов, перевыполнила задание по погрузке и выгрузке, вдвое снизила простой местного вагона. Тов. Малютин хорошо освоил и применяет метод тов. Куликова по скоростной обработке поездов.

Следует сказать, что клиентура стала работать лучше. Весовщики тт. Бледнова, Фобян своевременно сообщают клиенту о подходе груза. Составитель тов. Береснев сходу подает груз на ветку клиента. Почти вся грузовая работа проходит у нас сдвоенными операциями, клиент выгружает прибывший в его адрес груз и высвободившийся порожняк загружает своим грузом. Это позволило нам поднять клиентуру на перевыполнение плана и резкое сокращение простоя вагонов.

На станции висит таблица, испещренная красными и синими треугольниками и черными квад-

ратиками. Это ежедневный учет соревнования стрелочниц. Против фамилии т. Шиловских стоят все красные треугольники: в свои дежурства она содержала стрелки в отличном состоянии.

Прежде, чем дать оценку, мы внимательно проверяем стрелки. Если стрелочница работала плохо, мы не ограничиваемся оценкой, а поговорим с ней, крепко предупредим. Стрелочница Морозова, Пиджакова не чистит стрелок после ночных дежурств. Я, как начальник станции, обязал их не уходить с поста, пока стрелки не будут очищены. Сейчас они работают лучше.

Борясь за первенство в соревновании, коллектив станции значительно улучшил работу. План погрузки в июле выполнен на 140 процентов, выгрузки — на 100,6 проц., норма простоя местных вагонов на 204 проц., 89,1 проц. поездов отправлено по графику.

Станция заняла первое место на дороге.

Но мы можем работать лучше. Анализ выполнения графика показывает, что значительная часть поездов, выбитых из расписания, падает на скрещение. Диспетчеры отделения, не умея правильно регулировать поток поездов, зажимают отправление их со станции. Особенно часты такие случаи в дежурство диспетчера Боброра. Нередки задержки поездов по вине пункта технического осмотра вагонов, где мастером т. Чазов,

**ГОРИЧЕНКО** — начальник станции.

## КАК ПРОДВИГАЮТ БАЛЛАСТ

Путьцам нужен балласт: Их задача — хорошо и быстро справиться с дутевыми работами, своевременно подготовиться к зиме. Помочь им должны прежде всего движущие. Но помогают они не всегда.

В ночь на 3 августа я отправился с балластной вертушкой № 1 на разезд Гравийный со станции Кыш. Прибыл я в месту погрузки только в 7 часов 4 августа. Особенно долго — целых 20 часов! — стояла вертушка в Илеме.

— Почему держите? — спросил я у диспетчера тов. Гомонец.

— Вас пропущу в последнюю очередь.

Ответ диспетчера характеризует отношение к продвижению поездов с балластом.

**Л. САРАФАНОВ** — комендант вертушки № 1

## НЕТ ЧЕТКОГО КОМАНДОВАНИЯ

В течение июля, а особенно в третьей декаде, Егоршинское отделение плохо продвигало поезда. Такие станции, как Туринск, Егоршино по 5–6 часов бывали заняты составами. Со станции Худяково в течение 4 суток не отправлялся важный груз.

Нет четкого командования. Старший диспетчер т. Фадеев устранился от своих прямых обязанностей, нечетко командует линиями, работает рывками, часто меняет свои же распоряжения. Так было и с приказами №№ 269 и 272, в результате чего на станции Худяково сорвалась погрузка, возникли осложнения с клиентурой.

Начальник Егоршинского отделения тов. Шанаурин должен обратить на это внимание.

**Д. РОМАНОВ** — дежурный по станции Худяково.

## Ликвидировать недостатки в организационно-партийной работе

Хозяйственные успехи, их прочность и длительность целиком и полностью зависят от успехов партийно-организационной и партийно-политической работы. Так учит нас товарищ Сталин.

Для того, чтобы добиться успеха, бюро парторганизации должно создать крепкий партийный актив, правильно расставить коммунистов и комсомольцев на решающих участках работы, детально вникать в процесс производства. Как пример можно привести парторганизацию паровозного депо Свердловск-пассажирская, где секретарем тов. Попов, награжденный орденом «Знак почета». Члены бюро вместе с секретарем повседневно изучают слабые стороны работы депо, после чего выносят их на обсуждение бюро.

Партийный актив и агитаторы принимают самое активное участие в выполнении решений партбюро.

Длительное время в депо отставал цех под'емки. Парторганизация решила изучить причины отставания цеха и оказать ему практическую помощь. Отдельные

члены партбюро коммунисты тт. Быков, Лясковский, Аксенов получили задание разобраться в работе этого цеха. Бюро совместно с активом обсудило предложения этих коммунистов и приняло ряд мероприятий. Задача была решена. Цех стал выполнять план.

Это один из многочисленных примеров работы этого партийного бюро, сумевшего организовать действенное боевое соревнование. Депо стало передовым предприятием не только на дороге, но и на сети железных дорог, завоевав переходящее знамя НКПС и Третьей гвардейской стрелковой дивизии.

В работе должны принимать участие все члены партийного бюро. Однако, этот важнейший принцип коллективного руководства нарушают многие партийные работники, в частности секретари парторганизаций станций Тагил и Смычка, вагонного участка станции Надеждинский завод, станции Камышлов и др.

Станция Н.Тагил в течение длительного времени не справляется с заданиями, однако секретарь партбюро тов. Смычков даже не попытался изучить причины этого и обсудить на заседании партбюро мероприятия по улучшению работы станции.

Узловые партийные комитеты станций Н.Тагил и Смычка за последние полгода резко ослабили свою деятельность. Это сразу же сказалось на работе узлов. Станция Смычка, из-за систематической задержки поездов на подходах, превратилась в барьер для грузопотоков всего Тагильского отделения. Пользуясь бесконтрольностью, исполняющий обязанности секретаря узлового парткома ст. Смычка тов. Грзбчук не только не принимал мэр к улучшению работы узлового парткома и парторганизации узла, но даже прекратил работу бюро парторганизации вагонного депо, где сам был секретарем, за полгода не провел ни одного заседания партбюро. В результате вагонное депо не выполняло основных производственных измерителей.

Причины плохой работы узловых парткомов станций Тагил и Смычки не только в том, что в этих партийных организациях долгое время не было секретарей, а главным образом в том, что члены узловых парткомов и бывшие заместители секретарей — Грзбчук,

Безматерных, Смирнов потеряли чувство партийной ответственности за работу узловых парткомов.

Многие секретари бюро партийных организаций, чтобы не утруждать себя работой с членами партбюро, встали на путь формального раскрепления постоянных обязанностей среди членов партбюро, не проверяли выполнения ими партийных поручений. Это привело к снижению активности отдельных коммунистов. Члена бюро парторганизации паровозного депо Н.Тагил тов. Чистякову сделали ответственной за проведение политико-массовой работы среди живущих в общежитиях. Она изредка посещала общежития, но партийную работу там не организовала, в общежитиях нет газет, радио-точки не работают, агитаторы там не появляются.

Мало работают секретари бюро парторганизаций со своими заместителями, слабо привлекают их к руководству работой партийных организаций, поэтому в связи с уходом секретарей зачастую ухудшается деятельность парторганизаций. Больше того, не все заместители секретарей партбюро правильно понимают свою роль, сводят свои обязанности к замещению секретаря партбюро во время его отсутствия. Яркий пример — заместитель секретаря парт-

бюро паровозного депо Камышлов тов. Бусыгин.

— Моя обязанность только замещать секретаря партбюро во время его отсутствия, — заявляет он.

Все эти примеры показывают, что многие руководящие партийные работники недооценивают коллективного разрешения важнейших хозяйственно-политических задач и не понимают организующей роли партийных бюро.

Партийное бюро должно быть организующим центром всей нашей работы и каждый его член — активным участником в разрешении важнейших задач предприятия.

Начальники политотделов отделений должны практически помогать и контролировать работу узловых парткомов и партийных бюро, добиваться, чтобы секретари узловых партийных комитетов и первичных парторганизаций помогали отдельным партийным группам, интересовались работой отстающих цехов, бригад и смен и подтягивали их до уровня передовых.

**И. МОШКИН** — зам. начальника политотдела дороги.

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