

ПУТЕВКА

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

№ 113 (2244) Четверг, 3 сентября 1942 г. Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Ни на минуту не забывайте, что строжайшая дисциплина и порядок в труде каждого из нас является непременным условием успеха в работе всей дороги.

Образцово подготовить вагонное хозяйство к зиме

Своевременная, образцовая подготовка к зиме всех служб дороги — непременное условие четкой, бесперебойной работы уральской магистрали в суровое время года. Особенно тщательной, всесторонней должна быть подготовка вагонников, потому что им приходится действовать, главным образом, на открытом воздухе.

Только тот из вагонников может считать себя полностью подготовленным к зиме, кто не допустит в самые сильные морозы и метели ни одной утечки воздуха из поездной магистрали, заклинивания колесных пар, порчи резиновых рукавов, воздухораспределителей; своевременно отремонтирует оборудование, производственные здания, водопровод, промышленно-пропарочные станции; создаст зимний запас топлива, смазочных материалов, деталей, запасных частей; заблаговременно, полностью укомплектует штаты, главным образом работников, связанных с движением поездов — поездных вагонных мастеров, автоматчиков, слесарей; безоговорочно и высококачественно будет выполнять все задания.

Даже самое малейшее упущение в подготовке к зиме может привести к серьезным последствиям. Зима — суровый режиссер. Этого не должен забывать ни один хозяйственник, ни один партийный руководитель.

Вот почему нельзя готовиться к зиме так, как это делают вагонники Тюмени и Егоршино.

В самом деле, как тюменские вагонники будут обеспечивать бесперебойное, четкое движение поездов в условиях суровой сибирской зимы, если уже в августе они имели десятки случаев задержки поездов по гребню бука, порчи резиновых рукавов? Как могут считать себя подготовленными к зиме егоршинские вагонники (нач. участка т. Панченко), если до сих пор не укомплектован штат, не заготовили топливо, не создали зимний запас деталей и запасных частей? А между тем руководители участка благодушествоуют.

Готовясь к зиме, коллектив вагонников должен опираться на опыт своих передовых людей, награжденных орденами и медалями. Отмеченные правительственными наградами, поездные вагонные мастера тт. Рубан, Половников, токари тт. Мезенин, Никонов, кузнец тов. Корзунин, осматривающие вагоны тов. Бурмистров и другие обладают достаточным опытом работы, заслуживающим самого широкого распространения. Очень многому можно и нужно научиться у вагонников Свердловск-пассажирская, завоевавших переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Вагонники нашей дороги всегда были одним из передовых коллективов на сети. Но не такое сейчас время, чтобы успокаивать себя прошлыми успехами. Вагонники обязаны как можно более образцово подготовиться ко второй военной зиме, используя все свои ресурсы. Как раз к этому и призывают наши передовые люди в своем письме ко всем железнодорожникам уральской магистрали. «Где бы вы ни работали, — пишут они, — вы должны постоянно чувствовать себя как на фронте».

Помните это, товарищи вагонники! Во всеоружии встречайте суровую уральскую зиму, все силы отдавайте на помощь фронту.

План приема и сдачи поездов выполнять ежедневно

Повысить регулировочную дисциплину, крепить неразрывность железнодорожного конвейера

СЧЕТ паровозникам депо Свердловск-сортировочная

Паровозники депо Свердловск-сортировочная за последнее время резко ухудшили работу. Не проходит дня без того, чтобы они не выводили с перегона один — два поезда по частям, усугубляя и без того тяжелое положение на участке. Поезда по вине машинистов опаздывают на перегонах, часами стоят на станциях по нагону пара.

Вот несколько примеров. Машинист Пузанкин 27 августа стоял по нагону пара в Северке — 28 минут, на перегоне к Хрустальной — 52 мин., в Хрустальной он заправлял паровоз и простоял 3 час. 08 мин., в Вершине, по нагону пара — 35 мин., в Билимбае 1 час. 34 мин., в Коуровке — 3 часа.

Машинист Воронин 26 августа допустил растяжку поезда на перегоне и выводил его по частям, задержав движение поездов на 3 часа 44 мин.

Такое же положение наблюдается и на Дружининском участке. 25 августа машинист Носов стоял в Ильмовке по нагону пара 22 мин. и на перегоне Ильмовка—Дидино — 1 час 20 мин. 26 августа машинист Карпинский, следуя с неположенным поездом, нагонял пар в Решотах 12 мин., опоздал на перегоне до Флюса 24 мин., и снова стоял в Емельино по нагону пара 47 минут.

Все это в сильной мере влияет на выполнение графика.

Паровозникам депо Свердловск-сортировочная нужно крепко подтянуться и водить поезда точно по графику.

В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

Ни плана, ни четкости

Станция Дружинино находится на стыке трех дорог. Она решает выполнение плана приема и сдачи поездов на соседние дороги и естественно должна бы работать четко.

Между тем, в августе станция выполняла норму по приему и сдаче поездов всего лишь на 60—70 процентов. Дело в том, что Свердловское отделение систематически не убирает готовые составы в четном направлении. В отдельные дни на станции скопилось по 8—10 поездов, следующих в сторону Свердловска, что тормозило прием поездов с соседних дорог. Диспетчеры отделения, вступая в дежурство, не дают плана отправления поездов и работа идет бессистемно, принимают на участок поезда по личному усмотрению. Так, в ночь на 15 августа диспетчер Грачев принял на Свердловск только половину запланированных поездов. Паровозы простаивают под готовыми составами более 2 часов, пережигая топливо.

Отсутствие плана приводит зачастую к задержке отправления длинносоставных поездов. Такие поезда на станции выставляются на два пути. Диспетчер все оттягивает их отправление, а по-

том, неожиданно, требует отправить. Ясно, что составительская бригада не успевает в срок обработать состав.

Часты срывы сдачи поездов из-за неточной информации о расположении. Например, в ночь на 24 августа диспетчер Кузнецкого отделения дал совершенно неправильную информацию о поезде № 1601. В результате, сильно задержалась переработка состава.

Работе станции мешает и отсутствие слаженной работы смен. Об этом говорит срыв графика отправления поездов в ночь на 20 августа, когда из-за неслаженности в работе дежурного по станции и старшего осмотрщика вагонов, на Свердловск было отправлено лишь 25 процентов поездов.

У станции есть все возможности выполнять план приема и сдачи поездов. Это доказывает стахановская работа смены дежурного по станции тов. Мокеева, выполняющей график движения поездов на 100 процентов. Следовательно, вывод один: необходимо так наладить работу диспетчерского аппарата отделения, чтобы важнейшая станция нашей магистрали работала четко и бесперебойно.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер станции Дружинино.

ДИСПЕТЧЕР тов. ДИЦЕН ДОБИЛСЯ ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА

Передовые диспетчеры и дежурные по Егоршинскому отделению по-боевому борются за выполнение измерителей в грузовой работе.

В августе первое место в социалистическом соревновании занял диспетчер тов. Динцен, выполнивший план погрузки на 122,8 и выгрузки — на 126,1 процента. Второе место завоевал диспетчер

тов. Тарасов, обеспечивший план выгрузки на 108,4 проц. Диспетчер тов. Корнилов выполнил план погрузки на 103,7 процента.

Первое место заняла смена дежурного по отделению тов. Пономарева, имеющая лучшие показатели по погрузке, выгрузке и развозу местного груза. План по развозу местного груза смена выполнила на 152,7 процента.

НА СТЫКЕ ДВУХ ДОРОГ

Стыковая станция Вагай является своеобразным барометром слаженности в работе двух дорог — имени Л. М. Кагановича и Омской. Если станция выполняет задания по приему и сдаче поездов, держит парк вагонов в норме, — значит дороги работают слаженно.

Но за последнее время этой слаженности не видно. После передачи Вагай дороге имени Л. М. Кагановича, Омская дорога получила преимущество в сдаче поездов. Приведут с Омской поезд с нарушениями, — принимай или не принимай его, он уже фактически сдан. Этим преимуществом железнодорожники Омской стали злоупотреблять, грубо нарушая план формирования.

За вторую декаду августа мы приняли с Омской 23 поезда с нарушениями плана формирования, да за пятнадцатую третью декады еще 13. Это парализовало движение поездов нечетного направления. Станция Тюмень, Вагай и участок между ними заняты нечетными поездами. Парк вагонов нашей станции втрое выше нормы. Поезда срочного назначения сутками простаивают в Вагае и на подходах.

Я ежедневно посылаю о каждом случае нарушения телеграммы начальникам служб и отделений обеих дорог. Но ни ответа, ни уступки в работе.

Участились нарушения и со стороны нашей дороги. В Тюмени взяли за правило прицеплять к кольцевым маршрутам Томской дороги вагоны, следующие ближе Омска. К поездам № 938, прибывшим 24 августа, и № 946—27 августа, было прицеплено по несколько вагонов, назначением на Куломзино, Омская их не приняла, нам пришлось перереформировать эти поезда, что задержало их сдачу.

Но что особенно мешает сдаче поездов, так это массовый коммерческий брак. Сдвиг грузов, поломанные стойки, неисправные борты платформ, неправильное оформление поездных документов стали распространенным явлением в поездах, прибывающих с нашей дороги.

В поезде № 950, прибывшем 23 августа, оказалось 43 цистерны с коммерческим браком. В пересылочных ведомостях исправлены станции назначения и номера вагонов, что категорически воспрещено приказом № 606-Ц. Исправ-

ление брака задержало сдачу поезда на 16 часов.

Поезда с нарушениями плана формирования и с коммерческим браком направляются нередко с ведома командиров отделения и службы.

26 августа заместитель начальника службы движения тов. Попов приказом № 138 объявляет начальников станции Тюмень отправить, а Вагай сдать на Омскую 98 цистерн в поезде № 720 по старым пересылочным ведомостям.

Тов. Попов, видимо, забыл, что его приказ не распространяется на командиров Омской дороги, которые категорически отказались принимать поезд с браком. Бланки пересылочных ведомостей у нас вышли. И вот, чтобы сдать поезд, нам пришлось эти документы целый день переписывать от руки. Поезд стоял.

Все это приводит к тому, что станция принимает с Омской поездов больше, чем сдает. Нарком тов. Хрулев требует, чтобы дорога имени Л. М. Кагановича сбросила излишний парк, а у нас, наоборот, парк вагонов растет.

С. ПАВЛИНСКИЙ — начальник станции Вагай.



И. КОНТБЕВ — составитель стахановец станции Богданович, награжден медалью «За трудовое отличие».

Фото В. Лежнина.

За слаженную работу двух диспетчерских коллективов

В предыдущем номере газеты «Путевка» диспетчер-графист тов. Шаумбург в своей статье рассказывал о том, что участковые диспетчеры и дежурные по Свердловскому отделению движения развили социалистическое соревнование за перевыполнение всех показателей по поездной и грузовой работе.

В настоящее время они добились некоторых успехов. Значительно повысился процент отправляемых по графику поездов. Это достижение решила слаженная работа участковых диспетчеров с узловыми и с диспетчерами других отделений.

Именно этой слаженности нет в работе диспетчеров Надеждинского и Тагильского отделений. Если на Свердловском отделении улучшилась поездная работа и продолжает оставаться грузовой, то на Надеждинском отделении наоборот. Так смена дежурного по отделению тов. Смагина добилась выполнения плана погрузки на 108, выгрузки на 100 и развоза местного груза на 97,3 проц. Отправив по графику поезда на 86 процентов, смена обеспечила их проследование всего только на 20 процентов.

Это произошло потому, что диспетчеры Тагильского отделения зажимают прием поездов по ст. Верхотурье, и они стоят в очереди на подходах к ней.

Следуя примеру свердловских диспетчеров, предлагаем диспетчерам Тагильского отделения организовать настоящее боевое социалистическое соревнование за 100-процентное отправление и проследование поездов по графику, за выполнение всех измерителей.

Н. НОВИКОВ — диспетчер Надеждинского отделения, орденосец.

ВАГОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

На каждом участке, на каждом пункте осмотра встречайте зиму во всеоружии

Благодушие и беспечность

Начальник Егоршинского вагонного участка т. Панченко, секретарь партбюро т. Мотырев считают, что они активно готовятся к зиме, что у них «за исключением некоторых пустяков» все готово к работе в суровое время года. На самом деле это далеко не так.

Уроки прошлого года не учтены. Размороженная паровая магистраль до сих пор не отремонтирована, отопление цехов не произведено, не приведена в порядок котельная.

Преступно затянулся пуск газосварочной, бандажной и организации чугуно-литейного цеха. Все сроки давно уже прошли.

Таковыми же «темпами» идет создание зимнего запаса инструментов, деталей и топлива. Вместо 20 зубил имеется только 10, не хватает 3 комплектов бандажных резцов и 10 резцов для разных станков, недостает слесарных пил, ручных молотков, гаечных ключей; из материалов — нет кровельного железа; из деталей — не хватает головок упругих рессор, буферных стаканов. Участок совершенно без топлива.

Если ко всему этому прибавить, что штат укомплектован только на 50 процентов, то становится ясным, чего стоят заявления руководителей участка об успешном ходе подготовки к зиме.

Егоршинские вагонники в большом долгу у государства. В течение полугодия они не выполнили плана по ремонту вагонов; угроза этого реально и на будущее. В вагонном участке нет строгого технологического процесса, крепкой государственной дисциплины. Вместо этого — затишье, раскачка в начале месяца, аврал и штурмовщина в конце.

В августе план выполнен по всем видам ремонта. Но сделано это за счет штурмовщины, а, следовательно, за счет снижения качества ремонта. Невыполнение ежесуточного графика работ привело к тому, что к 20 августа егоршинские не выпустили 19 вагонов из среднего и капитального ремонта. В последующие же дни, перебросив всю рабочую силу цехов и пункта технического осмотра на ремонт вагонов, с большим трудом выполнили план.

Б. ДОЛИНОВ.

Где нет отпора прогульщикам и бракоделам

Комсомолка Вотищева в июле самовольно ушла с предприятия. Этот факт вопиющего нарушения трудовой дисциплины должен был взволновать весь коллектив вагонников Тюменского участка. Ведь в их среде нашелся предатель, да еще с комсомольским билетом, бросивший в дни Отечественной войны пост железнодорожника.

Но начальник депо тов. Войтик, как и общественные организации из ложного стыда за честь коллектива умолчали об этом случае. Отдел приема передал дело в суд и на этом все успокоилось.

Прогульщики подняли головы. Два дня не выходил на работу Хаминин Владимир, неделю прогулял слесарь-автоматчик Зезев, самовольно ушел с производства слесарь Ульянов.

— Все это молодежь, — говорит заместитель начальника участка тов. Еременко. — Старые рабочие у нас дисциплинированные, а с новичками мы ничего поделать не можем. Ульянов уже не раз судили, а он снова за свое.

Молодежь составляет большинство рабочих участка, но командиры от нее отмахнулись, свалив

Цех по восстановлению старых деталей

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

Прошлой зимой у нас в вагонном депо скопилось много старых рессор, труб, головок автосцепки, фрикционных стаканов и других деталей. У мастера механического цеха тов. Лиханова возникла мысль — наладить восстановление этих деталей и использовать для ремонта вагонов. Было решено организовать утильцех.

За короткий срок был перестроен досчатый сарай и оборудован всем необходимым для восстановления деталей. Здесь были установлены небольшие прессы для изготовления чек, оборудование для ремонта головок автосцепки, шлифтопы, воздушные пневматические молотки.

Вначале цех выпускал детали 30 наименований, а уже в июле число их расширилось до 140. Утильцех восстанавливает буквы

всех видов, буксовые крышки, стяжки, стержни и буферные стаканы, стаканы фрикционных аппаратов, различные болты, валики, чеки, шайбы, шплинты, гвозди и проч. Сейчас цех работает над освоением восстановления головок и частей замка автосцепки.

Умело используя внутренние ресурсы, реставрируя старые запасные части, утильцех дал за полгода 562821 рубль экономии государственных средств. Мы поставили перед собой задачу — к концу года наладить восстановление всех необходимых для ремонта вагонов деталей и довести экономию средств до 700 тысяч рублей.

В. ФЕДОРОВ — начальник Гороблагодатского вагонно-ремонтного пункта.

Увеличу выпуск деталей зимнего запаса

В августе я выполнял сменное производственное задание от 400 до 800 с лишним процентов. В настоящее время завершаю 4-годовую программу.

Включившись в подготовку к зиме, особое внимание уделяю изготовлению деталей и запасных частей для зимнего запаса. Максимальным использованием мощности станков увеличу выпуск таких дета-

лей, как рессорные валики, стержни, гайки и многие другие.

В ответ на награждение меня орденом Ленина обязуюсь еще выше поднять производительность труда, использовать все возможности для тщательной подготовки к зиме вагонного депо Гороблагодатская.

И. МЕЗЕНИН — токарь.

Собираем утиль, ремонтируем запасные части

Увеличивается зимний запас деталей, запасных частей и материалов в вагонном депо Свердловск-пассажирская.

Все запасные части и необходимые детали вагонники делают и ремонтируют сами. Подсобный цех ремонтирует старые буквы, буксовые че-

люсти и лапы, буферные стаканы и др.

Мы проводили утилизацию всех запасных частей, необходимых для ремонта вагонов. На специальной площадке собирается металлолом со всего участка, из него отбираются годные для ремонта детали и части. Соби-

раем также и старые стружки, из которых в паровозном депо отливаются болванки. В августе кузнечный цех израсходовал 16 тонн металла, хотя не получил ни одного килограмма сортового железа.

Е. СТОЛОВНИКОВА — бригадир подсобного цеха.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 1 сентября

В течение 1 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником северо-западнее и юго-западнее Сталинграда. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 31 августа частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 15 немецких танков, 70 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 10 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорвано 3 склада боеприпасов и 4 склада горючего, потоплено 3 сторожевых катера, рассеяно и частично уничтожено до 2 рот пехоты противника.

Северо-западнее Сталинграда продолжались упорные бои с немецко-фашистскими войсками. Бойцы Н-ской части, при поддержке танков, в многочасовом бою уничтожили 11 немецких танков, 7

противотанковых орудий, 2 тяжелых орудия, 19 станковых пулеметов и до 450 гитлеровцев.

В районе Клетской отбито несколько атак немецко-итальянской пехоты, в результате которых противник понес большие потери. Только перед оборонительными рубежами одной нашей части гитлеровцы оставили 4 сожженных танка и свыше 150 трупов солдат и офицеров.

Юго-западнее Сталинграда наши войска вели напряженные оборонительные бои с танками противника. Сосредоточив на одном из участков крупные силы танков, немцы предприняли наступление и выжили в нашу оборону. Наши части ведут ожесточенные бои с прорвавшейся группировкой противника. На другом участке наши войска по плану командования отошли на новые оборонительные рубежи.

Первый день учебного года

Просторный вестибюль торжественно украшен знаменами и цветами. Цветов очень много: зеленые вазоны окаймляют свежесрезанные перила лестниц, в коридорах красиво расставлены тумбочки с цветами. Куда ни взглянешь — везде чисто, уютно, красиво.

Показательная железнодорожная школа № 1 заботливо и любовно готовилась к встрече своих питомцев.

Девушки-комсомолки приветливо встречали малышей, дарили им цветы и отводили в классы. Перед занятиями состоялся митинг.

Пионерка-отличница Злата Кузьминых, выступая перед учениками IV и V классов, сказала: — Мы хорошо отдохнули за ле-

то и с радостью начинаем учебный год. Наши старшие товарищи вместе со взрослыми убирают урожай. Когда они вернутся в школу, мы встретим их с отличными отметками. Мы будем хорошо учиться, чтобы наши братья-бойцы, которые бьют немцев.

После митинга дети разошлись по классам. Начался новый учебный год.

Занятия в этом году будут проходить в суровой военной обстановке. Директор школы тов. Силовская много трудилась над тем, чтобы создать детям хорошие условия учебы: школа отремонтирована, учительский состав полностью подобран, дрова на зиму заготовлены.

Т. ЛОЗОВСКАЯ.

В школах Свердловского узла

Представители политотдела, райкома партии, инспекторы и методисты, присутствовавшие в первый день учебного года в школах Свердловского узла, собрались на совещание в политотделе Свердловского отделения.

Выступавшие отметили, что школы к новому учебному году пришли хорошо подготовленными: здания отремонтированы, топливо почти полностью заготовлено. Первый день занятий прошел живо и организованно, ребята встречали очень приветливо и тепло.

Совещание отметило школы №№ 11 и 6, как передовые в подготовке к учебному году и в проведении первого дня занятий.

В школе № 2, где директор т. Иванова З. Б., первый день

занятий прошел неорганизованно. Классные комнаты оказались небубранными. Ребятам негде было раздеться. Директору школы вынесено общественное порицание.

Было отмечено, что райтрансторжит не позаботился о том, чтобы своевременно доставить школам горячие завтраки. Так, в школе № 5 завтраки привезли только к 2 часам, когда первая смена уже окончила занятия и дети разошлись.

Совещание обязало руководителей трансторжита в ближайшие же дни обеспечить школьников горячими завтраками и открыть ученическую столовую.

М. ПЕТРОВА — инспектор отдела школ.

Письмо с фронта

Ваш труд — удар по врагу!

Дорогие товарищи железнодорожники!

Разрешите передать вам боевой командирский привет и поздравить с правительственной наградой машинистов С. Коровякова, А. Романцева, И. Смирнова, электрообмотчику Р. Кыштымову, токаря А. Мезенина, составителя Н. Фетисова, мастера А. Францева.

В дни Отечественной войны, умело и стойко преодолевая трудности, вы осуществляете связь тыла и фронта. Доставляя составы по графику, экономя топливо, давая больше деталей, электромоторов — вы выполняете свой священный долг перед родиной.

Ваш труд — удар по врагу!

Остервенелые фашисты рвутся на Юг. Страна призывает нас остановить врага. Мы, воины Красной Армии, выполним свой долг перед родиной, будем уничтожать врага пока бьется сердце в груди.

Напишите нам, как вы организуете социалистическое соревнование, как боретесь за знамя Государственного Комитета Обороны.

С боевым приветом

Л. Г. ПЕШИН.

От редакции. Письма можно пересылать через редакцию газеты «Путевка».

И. в. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.