

ПУТЕВКА

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

№ 29 (2323) | Суббота, 13 марта 1943 г. | Год издания 10 | Цена 15 коп.

СВЕРДЛОВСЬ,
НАЧАЛЬНИКУ ДОРОГИ ИМЕНИ КАГАНОВИЧА тов. СУЩЕНКО,
НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТОТДЕЛА ДОРОГИ тов. ВИНОВАТОВУ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДОПРОФСОЖА тов. ВОРОПАЙ

Прошу передать железнодорожникам дороги имени Кагановича, собравшим, кроме первых 5 миллионов рублей, дополнительно 1 миллион 316 тысяч 932 рубля на строительство вооружения для Красной Армии, — мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. СТАЛИН.

Ступенчатая маршрутизация — мощный резерв ускорения оборота вагонов

Красная Армия громит гитлеровские полчища и идет вперед, на запад. В этот решающий момент борьбы, когда заложен прочный фундамент победы над ненавистным врагом, от железнодорожников Уральской магистрали требуется напряжение всех сил для разгрома немецко-фашистских оккупантов. Бесперебойно снабжать фронт и тыл всем необходимым — святой долг каждого железнодорожника.

Сейчас, как никогда, дорогой должны быть использованы все резервы ускорения оборота вагонов, являющегося универсальным показателем работы железнодорожного транспорта.

Именно таким мощным резервом ускорения оборота вагонов, наравне с отправительской маршрутизацией, внедрением единых технологических процессов работы железнодорожников и клиентуры, являются календарное планирование погрузки и превращение сборных поездов в ступенчатые маршруты по методу В. Т. Осипова.

Маршрутизация имеет громадное государственное значение. «При маршрутизации, — говорит нарком товарищ Л. М. Каганович, — мы можем минимум на одну треть, а то и наполовину сократить время прохождения поездов от Донбасса до Москвы за счет ликвидации переездов, ликвидации на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 350 — 400 километров в сутки...»

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов...

В самом деле, достаточно было железнодорожникам Егоршинского отделения, как следует, взявшись за внедрение отправительской и ступенчатой маршрутизации, как в январе и феврале резко улучшились показатели по погрузочной и грузовой работе. Простой вагонов под переработкой на сортировочных станциях Туринск и Егорши...

Организуем ступенчатые маршруты

Коллектив станции Крутиха успешно внедряет отправительскую и ступенчатую маршрутизацию. В феврале мы погрузили 3 отправления и 7 отправлений маршрутизации и тем самым сократили до минимума погрузку одиночных вагонов.

Маршрутизация решает успех нашей работы. Февральский план погрузки лесоматериалов мы выполнили на 118,8 процента, простой вагонов, благодаря слаженной работе с клиентурой, сократили на 78,8 процента против нормы.

Успех погрузки ступенчатых маршрутов в тщательной и своевременной подготовке к грузовым операциям нашего коллектива и коллективов соседних станций Костоусово и Копалуха. Обычно еще до селекторного совещания, которое ежедневно проводится отделением по вопросам планирования, мы договариваемся с соседними станциями о погрузке ступенчатого маршрута и делаем заявку на подачу порожняка. Старший диспетчер т. Фадеев, а чаще его заместитель т. Злоказов идут нам навстречу и сообщают о времени подачи порожняка, к приходу которого коллектив станции и клиентуры всегда бывают полностью готовыми. Это и позволило нам сократить простой вагонов.

В. ПОНОМАРЕВ — начальник станции Крутиха.

Наши войска заняли город Вязьму

12 марта войска Западного фронта под командованием генерал-полковника тов. Соколовского В. Д., после решительного штурма овладели городом и железнодорожным узлом Вязьма.

В боях за город Вязьму нашими войсками взяты следующие трофеи: самолетов — 8, танков — 83, орудий разного калибра — 69, пулеметов — 222, автомашин и тракторов — 565, паровозов — 57, вагонов — 515, боль-

шое количество снарядов, патронов и другого военного имущества, которое подсчитывается.

Противник потерял только убитыми более 9000 солдат и офицеров.

В боях за город Вязьму отличились войска генерал-лейтенанта тов. Гордова В. Н. и генерал-лейтенанта тов. Поленова В. С. Первыми ворвались в город части полковника тов. Петере и полковника тов. Яблочкова.

СОВИНФОРМБЮРО.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 11 марта

В течение 11 марта наши войска вели бои на прежних направлениях.

* * *

10 марта частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено не менее 10 немецких танков и бронемашин, до 150 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 8 артиллерийских батарей и взорвано 2 склада противника с боеприпасами.

* * *

Юго-западнее Сычевки наши войска, преодолевая упорное сопротивление противника, заняли несколько десятков населенных пунктов, в том числе районный центр Андреюховское. Нашими войсками уничтожено 14 орудий, 20 минометов, свыше 100 пулеметов и до 2.000 солдат и офицеров противника. По неполным данным, захвачено у немцев 14 танков, 8 орудий, 25 минометов, 42 пулемета, свыше 500 винтовок, 2 склада с боеприпасами и другие трофеи.

* * *

Южнее города Белый наши войска, развивая наступление, заняли 16 населенных пунктов. Уничтожено свыше 600 гитлеровцев. Взяты трофеи и пленные. На одном участке противник силой до батальона пехоты пытался контратаковать наши наступающие подразделения. Контрударом противник был отброшен. Наши бойцы на плечах отступающих гитлеровцев ворвались в один населенный пункт. После рукопашной схватки село было очищено от немцев.

* * *

Западнее Харькова наши войска отражали сильные атаки противника. Несмотря на большие потери, гитлеровцы подтягивают все новые и новые части, пытаются любой ценой прорваться к городу. Бои носят ожесточенный характер. Наши части стойко отражают одну за другой атаки противника. Свыше батальона немецкой пехоты при поддержке 15 танков наступали на село, которое оборонял взвод под командованием старшего лейтенанта Шеронина. В неравной борьбе группа наших бойцов огнем из противотанковой пушки уничтожила 7 немецких танков и истребила до 100 гитлеровцев. Когда пушка выбыла из строя, бойцы гранатами подбили еще 3 танка противника. На участке Н-ского соединения истреблено более 700 немецких солдат и офицеров, уничтожено 11 танков, 4 самоходных орудия и 20 автомашин противника.

* * *

На Кубани наши войска продолжали вести наступательные бои и заняли несколько населенных пунктов. При взятии районного центра Красноармейская советские подразделения истребили свыше 400 гитлеровцев и захватили 315 автомашин, 8 тягачей, 570 железнодорожных вагонов, 17 паровозов, много вооружения и боеприпасов.

Наши летчики в воздушных боях сбили 15 немецких самолетов. Кроме того, один самолет противника уничтожен советскими зенитчиками.

* * *

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Смоленской области, совершил налет на немецкий гарнизон, расположенный в крупном населенном пункте. Советские патриоты истребили более 100 гитлеровцев. Партизаны другого отряда пустили под откос 4 немецких железнодорожных эшелона. В результате крушений разбиты 4 паровоза, 42 вагона и 9 платформ со следовавшими на фронт немецкими солдатами и боевой техникой.

* * *

Пленный ефрейтор 6 роты 690 полка 337 немецкой пехотной дивизии Эдмунд Цишер сообщил: «Командир нашей роты обер-лейтенант Грессе объявил приказ командира дивизии, в котором говорилось следующее: «В случае вынужденного отхода полка с занимаемых позиций необходимо сжигать все населенные пункты и уничтожать все, что только возможно. Гражданское население оставляемых городов и деревень насильственно эвакуировать в тыл. Оказывающих сопротивление безжалостно уничтожать».

* * *

Пленный солдат 5 роты 14 гвардейского полка 5 немецкой танковой дивизии Францисек Гмздек заявил: «Немецкие власти на центральном участке фронта пытаются насильно эвакуировать все гражданское население. В районе Вязьмы я видел толпы стариков, женщин и детей, шедших под конвоем немецких солдат. В деревнях стоит стон и плач. Угоняют поголовно всех. В Смоленске находится сборный пункт для эвакуированных русских. Этот огромный лагерь обнесен колючей проволокой и усиленно охраняется войсками и полицией».

Предмайское социалистическое соревнование

Клятву свою выполним с честью

Весть о том, что товарищу Сталину присвоено военное звание Маршала Советского Союза, быстро облетела все предприятия нашей страны.

С огромным подъемом прошел многолюдный митинг в Свердловском паровозном депо. Первым взял слово машинист-инструктор орденосеи Смирнов.

Присвоение товарищу Сталину звания Маршала Советского Союза — факт огромного политического значения, — заявил знатный механик. — Руководство Красной Армией находится в твердых руках гениального полководца. В каждой победе на фронте — сталинская мудрость, его гений. Недалек тот день, когда под руководством Верховного Главнокомандующего вооруженными сила-

ми СССР Маршала Советского Союза товарища Сталина Красная Армия добьется окончательной победы над гитлеровскими разбойниками.

Паровозники приняли решение — усилить предмайское социалистическое соревнование, добиться первенства на сети дорог.

С большой активностью прошел митинг, посвященный присвоению военного звания Маршала Советского Союза товарищу Сталину в авторотормозном цехе вагонного участка Свердловск-пассажирская.

Участники митинга обязались широко развернуть предмайское социалистическое соревнование, чтобы до конца выполнить клятву вождю, данную в новогоднем письме уральцев.

ПЕРЕДОВОЙ СОСТАВИТЕЛЬ

Хорошо работает составитель станции Гороблагодатская т. Коваленко. Умело планируя маневровую работу, он сочетает разбorkу составов с надежным и пермским грузом с одновременным формированием поездов. Выбирая вагоны с местным грузом, он сразу же подает их на заводские пути. Разбирая же выводки с заводских путей, он пополняет составы до полной весовой нормы, значительно ускоряя этим оборот подвижного состава.

Тов. Коваленко добился исключительной слаженности в работе с машинистом маневрового паровоза т. Ермаковым и сцепщиком т. Самикиным. Они всегда знают план работы составителя и четко выполняют его распоряжения. Каждую смену бригада формирует несколько поездов сверх плана и выполняет задания на 130 — 140 процентов.

С. СИТНИКОВ — дежурный по путям.

Партийная жизнь НА ПУТИ К ПОДЪЕМУ

В середине зимы наше паровозное депо Свердловск-сортiroвочная очутилось в прорыве, стало барьером для продвижения поездов. Падение трудовой дисциплины, обезличка паровозов, неорганизованность в их ремонте привели к тому, что депо в отдельные дни выдавало под поезд всего лишь 15 — 20 процентов паровозов.

Партийная организация не раз выносила исчерпывающие постановления по этим болезненным вопросам, но они не проверялись и оставались невыполненными. Заслушав отчет о работе бюро, партийное собрание 15 февраля решительно осудило эту негодную практику и потребовало от руководства депо закрепить спаренную езду на паровозах, навести порядок в ремонте, поднять трудовую дисциплину.

Партийное бюро сделало для себя правильный вывод. Шаг за шагом мы стали выполнять решение партийного собрания. Энергично взялся за дело новый начальник депо т. Перекальский.

Паровозы были закреплены за определенными бригадами. Теперь начальник депо лично рассматривает каждый случай нарушения спаренной езды. В результате этого повысилась ответственность машинистов за содержание локомотивов, улучшился уход за машинами. Паровозные бригады сами участвуют в ремонте паровозов, восстанавливают стокерные машины, арки. Развернулось соревнование за лучший паровоз. В результате этого многие машинисты, как, например, тт. Ананьин, Дубинин, Сорокин, В. Елисеев, Мартянов, полностью изжили межпоездной ремонт. Резко сократились также брак и аварии.

Многое сделано и для упорядочения ремонта паровозов. Ликвидирован в основном перепробег между промывками. Здесь нам крепко помогли Свердловский горком ВКП (б) и политотдел дороги. Партийное бюро вникает во все мелочи дела и добивается устранения недостатков.

С введом зам. начальника депо по ремонту т. Пархотко подсмочный цех выпускал паровозы с незакрепленными разбеговыми шайбами. Шайбы эти терялись, что приводило к задержке ремонта паровозов на двое-трое суток. Партбюро добилося, чтобы начальник депо решительно прекратил подобные случаи заведомо

недоброкачественного ремонта. Мы потребовали от мастеров-коммунистов ответственности за порученное дело. Добились, чтобы были очищены от грязи канавы, восстановлен дренаж, улучшено освещение, чтобы в цехах поддерживались порядок и чистота. Много над этим поработали мастера-коммунисты тт. Аксенов, Лоза и другие.

Повысилась трудовая дисциплина. Мы установили такой порядок, чтобы мастера ежедневно докладывали на планерках о состоянии дисциплины в цехах, и по каждому случаю нарушения делаем соответствующие выводы. Каждый случай брака разбирается на совещаниях, а наиболее грубые из них мы ставим на обсуждение цеховых собраний рабочих. На днях машинисты Бердников и Войничский подплавляли контрольные пробки и тем самым вывели паровозы из строя. Обсудив этот случай, собрание паровозников потребовало привлечения браков делов к судебной ответственности.

Поднялась авангардная роль коммунистов на производстве. Машинисты-коммунисты тт. Обухов и Горбунов показывают пример отличного ухода за паровозами, водят поезда с кривоносовской скоростью. До 10 норм за смену дает токарь-коммунист т. Бандурин. Коммунисты-агитаторы тт. Нижниченко, Наймушин, Дорофеев выступают организаторами соревнования.

Депо улучшает работу. Редкие дни оно не выполняет норму выдачи паровозов под поезд. Но мы не успокаиваемся на этом. Парторганизация поставила перед собой задачу — по боевому организовать предмайское соревнование и добиться отличного лунинского — содержания паровозов, выполнения производственной программы ремонтными цехами, повышения качества ремонта локомотивов. Серьезное внимание мы уделяем также вопросам бытового обслуживания рабочих — налаживанию работы столовой и общежития. Парторганизация приложит все силы к тому, чтобы выполнить приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, силить помощь фронту и выедет депо из отстающих в передовые.

В. ЧУПИС — секретарь партбюро.

ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

В дежурной комнате паровозников висит листовка «Молния» «Паровозу машинистов тт. Андрианова и Кочнева НКПС присвоил звание лучшего паровоза по сети. Привет победителям соревнования! Паровозники, учитесь у тт. Андрианова и Кочнева лунинскому уходу за паровозом!» Так призывает газета.

Тут же рядом с текстом годового отчета рапорта уральцев товарищу Сталину и обязательствами паровозных бригад, вывешена хорошо оформленная таблица итогов соревнования паровозников. Наглядно показано, как машинисты выполняют свою клятву вождю, кто идет впереди, кто отстает.

Свежий номер «боевого листка» обличает нерадивого машиниста Шуклина, который опоздал на 1 час 24 минуты с выездом на контрольную, а в пути потерял буферный стержень паровоза.

Возле уголка «На фронтах Отечественной войны» собрались паровозники. Они с интересом читают вырезки из свежих номеров газет и очередное сообщение Совинформбюро.

Партбюро и агитаторы паровозного депо Егоршино за последнее время усилили внимание к наглядной агитации. В цехах появились политические аншлаги, боевые лозунги, умело показываются успехи передовиков соревнования. В этом парт. организации много помогает инструктор политотдела т. Чуб. Стоило приложить к этому руки, как в депо нашлись и художники, и люди, любящие подбирать материал.

Зайдите в механический цех: вся его работа видна, как на ладони. Доска «Кто впереди» показывает, что первенство в феврале заняли токари тт. Филин и Осолков. Свежий номер листка «молнии» посвящен успеху молодого токаря т. Кузьмина, выполнившего задание на 298 процентов. Возле станков аккумуляторы в рамках расставлены графики ежедневного учета хода соревнования.

Правильно организованная, целесообразно направленная наглядная агитация в дополнение к устной служит мощным оружием мобилизации железнодорожников на усиление помощи фронту. Инициатива парт. организации очень ценна.

Г. ЮРИН.

Результаты безответственности

Еще в октябре прошлого года в соответствии с решением Государственного Комитета Обороны НКПС издал приказ об обеспечении железных дорог дровами и переводе паровозного парка на дровяное отопление. Нужно ли говорить о том, какое огромное значение имеет выполнение этого приказа в условиях отечественной войны!

Но иначе отнеслись к этому приказу в паровозной службе и, в частности, в топливном отделе. Начальник отдела т. Шаров только через два месяца после его опубликования разослал распоряжение всем отделениям паровозного хозяйства об организации приемки дров от поставщиков, изготовлении механизмов и переводе паровозов на отопление дровами. Распоряжение подписали, разослали и на этом успокоились. Как реализуется приказ наркома, никто не удосужился проверить.

И только телеграмма зам. наркома тов. Арутюнова заставила вспомнить о приказе наркома. Началась проверка, посыпались докладные записки, проекты приказов, различных мероприятий.

Из всех этих документов прежде всего явствует одно: безответственность руководителей паровозной службы (нач. Ионин), отделений и топливного отдела привела по существу к срыву сроков перевода паровозного парка на дровяное отопление. На 1 марта принято дров из 700 тысяч кубометров по плану — только 120 тысяч кубометров.

Приказ Наркома обязывает дорожку перевести на дровяное отопление весь маневровый парк. Однако до сих пор это задание выполнено едва на 40 процентов. В Свердловском отделении еще все маневровые паровозы работают на угле.

Ни один поездной паровоз не

еведен полностью на отопление дровами. Часть парка работает на смешанном топливе, причем в этой смеси преобладает уголь.

Паровозные отделения, вопреки приказу наркома, оказались не подготовленными к переходу на дровяное отопление. Из заданных 44 промежуточных складов открыто только 28. Не укомплектованы штаты рабочих, не подготовлены квалифицированные приемщики, не хватает механизмов. Так механических колунов всего 15 изготовлено только 4. Не случайно поэтому, что даже то небольшое количество дров, которое поступает от поставщиков, не используется.

Такое нетерпимое положение, например, на Егоршинском отделении объясняется тем, что руководители его не сочли законом приказ наркома и ничего не сделали для его выполнения. Промежуточные склады топлива не подготовлены, не хватает приемщиков. Из 12 эстакад готовых только 5, вместо пяти имеется 2 циркульных пилы. Нет ни одного механического колуна.

Не обеспечили рабочих и инструментом — нет ни колунов, ни клиньев, а их можно было сделать в мастерских депо. Местные возможности совершенно не используются для того, чтобы создать условия для перехода на дровяное отопление.

Дальше такое положение нетерпимо. Никто не позволит руководителям паровозной службы срывать выполнение приказа за наркома. Смелее внедрять дровяное отопление на паровозах, сохранить уголь — стратегическое сырье для нужд военной промышленности — таков долг наших железнодорожников, и в первую очередь паровозников, перед страной.

Л. АПТОВА.

Письма в редакцию

Красный уголок используется не по назначению

Еще недавно красный уголок на станции Тавда был центром культурной и партийно-политической работы среди железнодорожников. Здесь всегда можно было почитать свежую газету и журнал, получить интересную книгу, послушать радиопередачу. В красном уголке проводились беседы и читки, планерки, различные производственные совещания.

Но все это в прошлом. Сейчас красный уголок станции, без всякого на то разрешения, занят под курсы. Помещение заставлено столами, загружено учебными пособиями. Негде теперь собраться коллективу станции, негде

побеседовать, послушать последние известия.

Это, однако, не беспокоит председателя месткома т. Сметанина и секретаря парт. организации т. Миронова. Планерки и беседы они перенесли в будку технического осмотра. Приходится ежедневно, вопреки всем трудовым законам, прекращать на два часа работу и этим приносить убыток производству.

Коллектив станции предъявляет законное требование — возратить ему красный уголок, использовать его по назначению.

Н. КНИГА — заместитель начальника станции Тавда.

ТРАТА ВРЕМЕНИ И СРЕДСТВ

Патриоты — железнодорожники отдают все свои силы на помощь фронту. Каждый старается сделать как можно больше, максимально используя свой рабочий день. Но бывает и по-другому. Вот пример. На станции Перевор имеет весовщик для коммерческой работы. Между тем, размеры этой работы настолько незначительны, что весовщику нечего делать. Погрузка и выгрузка производятся здесь очень редко. В лучшем случае весовщику остается один или два раза в день заплембировать вагон. Но ведь на это уходит не более трех минут, да и эту работу мог бы произвести стрелочник или дежурный по станции.

Ясно, что держать весовщика на станции Перевор нет никакого смысла. Надо перевести его на другой участок, где нужна

Ж. А.

О ВАГОН-ЛАВКЕ НА ЛИНИИ

Когда вагон-лавка Алапаевского участка прибывает на станцию Верхняя Салда, то продавец Кочанкова прежде всего спешит обслужить своих многочисленных приятелей. Знакомые ее чувствуют себя в вагоне своими людьми и без стеснения заходят за прилавком. Услужливая и крайне любезная для своих друзей продавщица отпускает им продукты без нормы.

Что касается обслуживания железнодорожников, то они получают продукты в последнюю очередь.

Как долго руководители Н. Тагильской конторы Райтрансторпита будут терпеть безобразные действия Кочанковой?

Н. ГЕРАСИМОВА — комсорг станции В. Салда.

УСОЛЬЦЕВ — начальник станции.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

Распространить опыт егоршинцев

Коллектив Егоршинского отделения (начальник т. Шанаурин), внедряя опыт работы диспетчера Николая Еремина, настойчиво борется за увеличение отправительской и ступенчатой маршрутизации. Маршрутизация в условиях этого погрузочного отделения как раз и является тем решающим звеном, от которого зависит выполнение норм поездов обмена, плана погрузки, ускорение оборота вагонов и паровозов.

Что же дала Егоршинскому отделению маршрутизация? Каковы первые итоги этого ценного начинания?

За это время отделение погрузило сотни отправительских и организовало более 70 ступенчатых маршрутов по методу В. Т. Осипова. В январе по итогам соревнования егоршинцы заняли первое место на дороге, в феврале — второе. Однако в первую пятидневку марта они уже снова переиграли надеждущих по погрузке грузов наркомчермета и сейчас настойчиво продолжают бороться за первенство.

Февральский план погрузки они выполнили по лесу на 125,4

проц., по крепежу — на 134 и каменному уголю на 143,9 процента. Это достижение — результат увеличения маршрутной погрузки. Станции Крутиха, Талый Ключ, Туринск, Тавда, Алтынай, производящие систематическую погрузку отправительских и ступенчатых маршрутов, выполнили февральский план от 116 до 400 процентов.

Тысячи тонн угля погружены сверх плана и почти исключительно благодаря организации ступенчатых маршрутов. Первый такой маршрут был погружен на станциях Самоцвет и Алтынай, второй на станции Алтынай и 205 разезде. Только в феврале они погрузили 11 ступенчатых угольных маршрутов.

По сравнению с прошлыми месяцами значительно сократилось количество перерабатываемых вагонов на распорядительных станциях Егоршино и Туринск, а это ускорило оборот вагонов на 30 — 40 процентов. Станции, производящие погрузку маршрутами, значительно сократили простой подвижного состава под грузовыми операциями. Так, станция Тавда имеет про-

стой вагонов ниже нормы на 39,9 проц., Туринск — на 20,4, Крутиха — на 78,8 и Худяково — на 75 проц. Таким образом, маршрутизация грузов укрепила дружбу железнодорожников с клиентурой, она дисциплинировала тех и других. Первые стараются своевременно подать порожняк, вторые — быстро и высококачественно загрузить его.

Маршрутная погрузка является и резервом увеличения передачи вагонов с отделения на отделение, а следовательно, и норм поездов обмена. Характерно, что в феврале егоршинцы выполнили норму сдачи вагонов на Свердловское отделение на 117,5 и на Камышловское — на 106,7 процента. Именно на эти отделения и сдавалось большинство отправительских и ступенчатых маршрутов.

Опыт егоршинцев надо обобщить и распространить его на все грузовые отделения дороги и тем самым положить начало настойчивому внедрению на дорожке отправительской и ступенчатой маршрутизации, государственное значение которой весьма велико.

Б. ДОЛИНОВ.