

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 39 (2333) Вторник, 6 апреля 1943 г. Год издания 10 й
Цена 15 коп.

Подготовить к севу подсобные хозяйства

Создание собственной продовольственной базы, всемерное развитие подсобных хозяйств, индивидуального и коллективного огородничества на железнодорожном транспорте является сейчас делом большой государственной важности. Свое хозяйство, собственные дополнительные продовольственные ресурсы служат основным источником улучшения снабжения железнодорожников и позволяют высвободить значительную часть государственных фондов продовольствия для фронта.

Для лучшего обеспечения коллектива дороги продовольствием в этом году посевная площадь подсобных хозяйств значительно расширяется. Это тем более обязывает руководителей хозяйственных единиц, партийных и профсоюзных организаций своевременно подготовиться к севу, встретить вторую военную весну во всеоружии.

Однако факты говорят о том, что подготовка к севу в подсобных хозяйствах предприятий дороги проходит неудовлетворительно. До сева остались считанные дни, а многие хозяйства еще не знают, где они будут сеять. До сих пор не оформлено получение земельных участков подсобными хозяйствами паровозных отделений Камышлова и Тюмени. Не решен этот вопрос в Егоршинском и в Свердловском паровозных депо.

Необходимым условием своевременного и успешного проведения сева является подготовка семенного фонда. Однако план заготовки семян не выполняется. Семенами овощей подсобные хозяйства обеспечены всего на 56 процентов, картофеля — на 41 процент и зерновых — на 76 процентов. Эти цифры вызывают законную тревогу. Задача сейчас ставится так, что каждый хозяйственный руководитель и председатель месткома сами должны доставать семена и не рассчитывать на готовое, шире используя местные ресурсы области района.

Существует еще у некоторых руководителей предприятий вредное мнение, что заниматься подсобным хозяйством, заботиться о подготовке к севу — не их дело. Явно саботирует развитие подсобного хозяйства начальник Егоршинского вагонного участка Панченко. Он прямо отказался заниматься этими делами.

Там, где ощущалась необходимость развития в условиях войны собственной продовольственной базы, где действительно заботятся о нуждах железнодорожников, подготовка к севу уже заканчивается. В подсобных хозяйствах паровозников станции Верхотурье и вагонников Гороблагодатской полностью заготовили семена, отремонтировали тракторы, достали лошадей, подготовили своими силами инвентарь, развезли удобрения и использовали все местные ресурсы для того, чтобы вовремя начать весенний сев.

16 пленум обкома ВКП(б) поставил перед хозяйственными, партийными и профсоюзными организациями ответственную задачу: выполнить посевной план в сжатые сроки и на высоком агротехническом уровне, и не только в колхозах и совхозах, но и в каждом подсобном хозяйстве. Это обязывает нас теперь же, немедленно, в оставшийся короткий срок, полностью подготовиться к севу.

Ширить предмайское соревнование с коллективом Южно-Уральской дороги!

Народному Комиссару Путей Сообщения товарищу Лазарю Моисеевичу Кагановичу

Создадим наркомовский фонд угля

В дни великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков советские железнодорожники отдают все силы, чтобы помочь Красной Армии разгромить ненавистного врага. Каждый стремится проявить сметку, инициативу, чтобы ускорить продвижение поездов для фронта, приблизить победу над гитлеровскими мерзавцами.

Упорным трудом, лунинским уходом за локомотивом бригады моего паровоза добились высоких производственных показателей. С октября прошлого года мой паровоз держит звание лучшего паровоза на сети дорог. Используя суррогаты топлива, строго соблюдая режим отопления и вода одной тягой сдвоенные маршруты, я за 1942 год сэкономил более 400 тонн угля, а за 3 месяца нынешнего года я сберег 55.558 килограммов топлива.

Прошу Вас, Лазарь Моисеевич, разрешить создание на транспорте наркомовского фонда угля. Все сэкономленное мною топливо я буду откладывать в этот фонд для использования зимой 1943—44 года.

Г. НЕТЕСИН — старший машинист депо Тюмень.

Норма поездного обмена перевыполнена

В ответ на объявленную руководством дороги благодарность смена дежурного по Тюменскому отделению т. Андреева 2 апреля вновь показала образцы слаженной работы.

Диспетчер Вагайского участка т. Бакулин и диспетчер Поклевского участка т. Конев, соревнуясь с дежурным по станции Вагай т. Фоминым и с дежурным по станции Тюмень т. Кошель, а также с дежурным по депо Вагай т. Каменским и паровозным диспетчером т. Бондаренко, приняли с Омской дороги 6 поездов сверх нормы и на 3 поезда перевыполнили задание по сдаче поездов по станции Поклевская.

Смена организовала скоростное продвижение строенного угольного маршрута весом в 5050 тонн. Машинист т. Черных, пом. машиниста т. Краев и кочегар т. Анисимов провели этот

состав одним паровозом от Вагай до Поклевской, без смены паровозной бригады на станции Тюмень, намного перевыполнив норму технической скорости. Главные кондукторы тт. Бегалцов и Опенков, поездные вагонные мастера тт. Малинин и Кротких обеспечили быструю обработку состава. Поезд прибыл в Поклевскую на 4 часа 27 минут ранее расписания.

Диспетчер т. Конев и дежурный по станции Тюмень т. Кошель отправили по графику 99 процентов поездов, а диспетчер т. Данилов и дежурный по станции Вагай т. Яговкин в ночное дежурство отправили точно по графику все поезда.

В. ПЕТРОВ — зам. начальника отделения движения.
Р. СЕНДЕРОВ — начальник политотдела.

ОБЩЕГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ СТАХАНОВЦЕВ

4 апреля в театре им. Луначарского состоялось собрание стхановцев промышленности и транспорта города Свердловска.

В президиум собрания были избраны лучшие люди производства, в числе которых передовые железнодорожники: диспетчер Николай Еремин, электрообмотчик Р. Кыштымова, составитель Н. Фетисов, академик В. Н. Образцов. С докладом об итогах работы предприятий города и Свердловского отделения за квартал выступил секретарь городского комитета ВКП(б) т. Косов.

На собрании было вручено переходящее Знамя Городского Комитета ВКП(б) победителю в соревновании — Кагановичскому району города.

Под бурные аплодисменты стхановцы послали приветствие вождю народов Маршалу Советского Союза товарищу Сталину.

Равняйтесь по передовикам социалистического соревнования!

Коллектив свердловских вагонников завоевал переходящее Красное Знамя 3-й Гвардейской стрелковой дивизии.

Смена дежурного по Тюменскому отделению тов. Андреева перевыполнила норму поездного обмена.

Диспетчер-еремянец Михаил Корнилов в марте отправил все поезда по графику.

Диспетчер Валерий Попов обеспечил выгрузку кольцевого маршрута в три раза быстрее нормы.

В течение месяца поезда отправлялись по графику

Единая смена диспетчера Егоршинского отделения движения Михаила Корнилова и диспетчера Надеждинского отделения т. Пискарева, работающая на Алапаевском участке, в предмайском соревновании добилась выдающегося успеха: отправила в марте все поезда по графику, выполнила норму участковой скорости на 99,1 процента и план выгрузки на 108 процентов.

Успех дела решили дежурный по станции Егоршино т. Убийвовк, станции Алапаевск — т. Якуничков, дежурный по депо Егоршино т. Комаров, по депо Алапаевск т. Кабанов, составители этой станции тт. Корелин, Подкорытов и другие.

Диспетчер-еремянец Валерий Попов показывает образцы борьбы за ускорение оборота вагонов и выполнение плана выгрузки.

Организовав слаженную работу железнодорожников станции Н. Салда с диспетчером транспортного цеха т. Кузнецовым, он выгрузил кольцевой маршрут за 5 часов 13 минут, вместо 16 часов по норме. Это достижение обеспечили начальник станции Н. Салда т. Ефименко, дежурный по этой станции т. Семенистых, составитель т. Винокуров, машинист маневрового паровоза т. Го-



Диспетчер М. КОРНИЛОВ.

лованов, весовщик т. Ларионов, старший стрелочник т. Вуторина, работники транспортного цеха — дежурный т. Брехов, машинист т. Рыбаков, главный кондуктор т. Старков.

М. ШАНАУРИН — начальник отделения.
М. ПИШКИН — начальник политотдела.

Смелее водить тяжеловесные поезда

Из-за избытка вагонов на станции Поклевская создается затруднительное положение: машинисты депо Тюмень приводят сюда одной тягой сдвоенные поезда, а камышловские машинисты не могут выводить эти составы одним паровозом.

Чтобы облегчить положение, руководство Камышловского паровозного отделения решило выделить дополнительный паровоз для вывода сдвоенных поездов со станции Поклевская на станцию Камышлов. Однако эта мера не оправдала надежд. Среди машинистов укоренился неправильный взгляд, что по участку Камышлов-Свердловск сдвоенные поезда одним паровозом водить нельзя.

2 апреля машинист т. Ляхов отказался вести по этому участку тяжеловесный поезд.

Начальник паровозного отделения т. Люшев, отстранив Ляхова, передал управление паровозом мне.

Ведя поезд, я убедился, что для мощного паровоза вес такого состава на этом участке вполне нормален. Я провел поезд со значительным превышением технической скорости. Паровоз ни разу не буксовал, и за весь рейс я израсходовал песка не больше одной четверти песочницы.

Машинисты депо Камышлов смело могут водить одной тягой сдвоенные поезда по участку Камышлов-Свердловск и этим разгрузить станции от излишнего груза, а также ускорить продвижение поездов с грузами для фронта и оборонной промышленности.

В. УСАРЕВ — старший диспетчер Камышловского паровозного отделения.

По примеру тов. Усарева

КАМЫШЛОВ. (По телеграфу). Инициатива старшего паровозного диспетчера т. Усарева в вождении тяжеловесных поездов из Камышлова в Свердловск дружно подхвачена паровозниками Камышловского депо. 3 и 4 апреля сдвоенные тяжеловесные поезда весом на 1200 — 1400 тонн более нормы провели машинисты тт. Кочетков, Исаков, Чуркин, Шулкин и Рудов. Все они перевы-

полнили заданные нормы технической скорости.

Развертывая боевое соревнование за вождение тяжеловесных поездов, паровозники депо Камышлов ускоряют доставку грузов фронту и промышленности, борются за быстрейшую разгрузку решающих станций отделения от избыточного парка вагонов.

М. ШИСТЕРОВ — начальник политотдела.

