

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича
 № 43 (2337) | Четверг, 15 апреля 1943 г. | Год издания 10-й
 цена 15 коп.

Равняйтесь по передовикам социалистического соревнования!

Первое место занял коллектив Егоршинского отделения.

Диспетчер тов. Мельник завоевал первенство на дороге.

Дежурные по станции Надеждинский завод тт. Малютин, Гагарин и Бобров в первой декаде апреля отправили все поезда по графику.

Создадим топливный фонд для бесперебойной работы зимой

С каждым днем ширится предмайское социалистическое соревнование коллективов трех дорог — имени Л. М. Кагановича, Южно-Уральской и Пермской. Железнодорожники уральских магистралей, готовясь к встрече 1 Мая, борются за дальнейший подъем работы дорог, за усиление помощи фронту.

В социалистических обязательствах дорог особое внимание уделяется строжайшей экономии угля, созданию на транспорте зимнего топливного запаса.

В обязательствах нашей дороги говорится: «Улучшением поезда работы, ускорением оборота вагона, лунинским уходом за котлом паровоза, правильным отоплением локомотивов и применением для отопления не менее 7 процентов топливных отходов сэкономить в 1943 году не менее 10 процентов топлива». Южноуральцы обязались отложить в зимний запас 12 тысяч тонн угля. Коллектив Пермской решил к XXVI годовщине октября создать особый топливный фонд народного комиссара.

На нашей дороге первым начал создавать зимний запас топлива передовой машинист Тюменского депо Георгий Нетесин. Экономив в 1942 году и за 3 месяца этого года более 455 тонн топлива, он выступил с ценным предложением создать на дороге особый топливный фонд народного комиссара. Инициативу передового машиниста горячо поддержали все паровозники депо Тюмени, которые обязались ежемесячно вносить в наркомовский фонд не менее 5 тонн угля от каждой паровой бригады.

Однако в целом на дороге положение с экономией топлива находится в неудовлетворительном состоянии. Социалистическое обязательство в марте не выполнено коллективом дороги. Вместо 7 процентов отходов использовано только 0,12. В большинстве депо имеются большие пережоги. Опыт передовых машинистов-мастеров экономии топлива не распространяется службой среди паровозных бригад.

Между тем, на дороге есть все возможности для создания мощного топливного фонда. Это доказали в прошлом году паровозники Свердловск-пассажирская, отложившие в кагаты двухмесячный запас сэкономленного ими угля, паровозники депо Егоршино, умело использовавшие местные виды топлива — егоршинский штыб — и суррогаты — опилки, изгарь, шлакоотсев.

Создание на дороге зимнего запаса топлива имеет громадное государственное значение. Поэтому именно сейчас, в апреле, должно быть положено начало его созданию, так как потребуются провести большую работу по улучшению теплотехнического состояния локомотивов, соблюдению режима отопления, максимальному использованию дров и всех видов местного топлива.

Задача руководителей депо, паровозных отделений, всех партийных и профсоюзных организаций, машинистов, их помощников и кочегаров — всемерно поддерживать инициативу Георгия Нетесина и к XXVI годовщине Октября создать на дороге такой запас топлива, какой необходим уральской магистрали для бесперебойной работы зимой.

Подхватывайте почин тюменских паровозников — создавайте наркомовский фонд угля!

Первенство за диспетчером тов. Мельник

В социалистическом соревновании за лучший диспетчерский участок первенство в первой декаде апреля завоевал диспетчер Надеждинского отделения т. Мельник. Он отправил по графику 100 проц. поездов, добился проследования их по расписанию на 83,7 проц. и выполнил норму участковой скорости на 130 проц.

Второе место занял диспетчер-временец Егоршинского отделения Михаил Корнилов, отправивший по графику все поезда, добившись их проследования по расписанию на 91,7 проц. и выполнивший норму участковой скорости на 117 процентов.

Поддерживаем инициативу Георгия Нетесина

Передовой машинист нашего Тюменского депо Георгий Александрович Нетесин лунинским уходом привел свой паровоз в отличное состояние и добился большой экономии топлива.

Экономив за 1942 год 400 тонн угля и более 55 тонн за три месяца текущего года, тов. Нетесин обратился к наркому Лазарю Моисеевичу Кагановичу с просьбой разрешить создание на транспорте наркомовского фонда топлива за счет экономии.

Поддерживая инициативу тов. Нетесина, машинисты нашего депо вносят в наркомовский фонд сэкономленное топливо за январь и февраль 1943 года:

т. Тимкин — 31 тонну, т. Маковский — 20 тонн, тт. Волкостов, Коровин и Филимонов по 10 тонн каждый.

Коллектив паровозников депо Тюмень дает слово бережно расходовать топливо с тем, чтобы ежемесячно каждый машинист вносил в наркомовский фонд не менее 5 тонн сэкономленного угля.

Вызываем на соревнование за создание наркомовского фонда топлива паровозное депо Камышлов.

Создадим мощный наркомовский фонд топлива для бесперебойной работы зимой 1943—44 гг., поможем Красной Армии ускорить полный разгром ненавистных гитлеровских захватчиков.

По поручению паровозников депо Тюмень машинисты: М. ЯЛОВ, С. ВАГАНОВ, В. ШУБНИКОВ, М. ЕРЕМЕНКО, Г. ЧЕРНЫХ, Д. ФИЛИМОНОВ.

Задание перевыполнено

В выполнении плана выгрузки и ускорении оборота вагонов большое значение имеет своевременный развоз местного груза. Вступая в дежурство в ночь на 14 апреля, коллектив моей единой смены поставил перед собой задачу — перевыполнить задание по развозу местного груза, и своевременно подвести его к фронтам выгрузки.

Боевое соревнование диспетчеров с поездными бригадами обеспечило успех дела. Задание по развозу местного груза выполнено на 125 процентов, рабочий парк вагонов на отделении снижен на 111 единиц, поезда по всем направлениям принимались без задержек.

Диспетчер Кузинского участка т. Бельтюков, обеспечив своевременный развоз местного груза для станций Хромшик, Ревда и Билимбай, пропустил по расписанию 81 процент поездов. Диспетчер Дружининского участка Николай Еремин обеспечил подвоз всего груза для ревдинских заводов. Диспетчер Баженовского участка т. Яргулович все поезда пропустил по расписанию, создав условия для подвода груза станциям выгрузки.

М. КУСТОВ — дежурный по Свердловскому отделению.

Соревнование кочегаров

На Свердловском отделении началось соревнование кочегаров, в которое включилось 26 рабочих депо Свердловск-пассажирская и Сортировочная.

Соревнующиеся взяли на себя обязательства: овладеть слесарной квалификацией и полунински ухаживать за паровозами, научиться отоплению паровозов различными сортами угля и помогать машинистам экономить

топливо, откладывая его в наркомовский фонд.

При политотделе отделения создан жюри, которое будет ежемесячно подводить итоги соревнования. Для поощрения соревнования руководство дороги установило 3 премии: первую — 1000 рублей, вторую — 800 и третью — 600 рублей.

Е. НЕИЗВЕСТНЫХ — пом. начальника политотдела по комсомолу.

ВПЕРЕДИ ДЕЖУРНЫЕ ПО СТАНЦИИ НАДЕЖДИНСКИЙ ЗАВОД

По итогам соревнования в первой декаде апреля первые три места заняли дежурные по станции Надеждинский завод: первое — т. Малютин, второе — тов. Гагарин, третье — т. Бобров, отправившие по графику все поезда и сократившие простой вагонов.

Четвертое место занял дежурный по станции Вагай т. Яговкин.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 13 апреля

В течение 13 апреля на фронтах существенных изменений не произошло.

Южнее Балаклеи на одном участке наши подразделения захватили опыты противника, истребив при этом более 100 гитлеровцев. Огнем артиллерии уничтожено несколько вражеских блиндажей и огневых точек. Советские летчики произвели налет на аэродром противника и уничтожили 5 немецких самолетов.

На Западном фронте огнем артиллерии и пехотного оружия уничтожено до двух рот немецкой пехоты. На одном участке наш разведывательный отряд переправился через реку. Прорыв проход в минном поле, разведчики атаковали немцев и выбили их из укрепленных позиций на высоте, имеющей важное значение. На поле боя осталось несколько десятков вражеских трупов.

На одном участке Ленинградского фронта немецкая пехота при поддержке танков в течение всего дня атаковала наши позиции. Все атаки гитлеровцев отбиты. Противник понес большие потери в живой силе и оставил на поле боя 3 подбитых танка.

На Волховском фронте артиллеристы II-ской части произвели огневой налет на позиции противника и разрушили 17 ДЗОТов и блиндажей. Группа наших разведчиков проникла во вражеские окопы и, захватив пленных, вернулась в свою часть.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Смоленской области, 26 марта пустил под откос немецкий воинский эшелон. Разбиты паровоз и 9 вагонов. Убито 20 и ранено 25 немецких солдат и офицеров. Через день на другом участке партизаны заминировали железнодорожное полотно. На минах подорвался эшелон с немецкими войсками.

В результате крушения разбиты паровоз и 13 вагонов. Убито и ранено свыше 300 немецких солдат и офицеров.

Пленный обер-ефрейтор 322 немецкого гренадерского полка Вили Райн рассказал: «В феврале я ездил в Германию, в город Дюссельдорф. Настроение жителей города подавленное. Частые налеты английской авиации держат население в постоянной тревоге. Городу причинены большие разрушения. Сильно пострадал главный вокзал. Однажды, находясь в подвале, мать сказала мне, что в городе называют Геринга «болтливым мейер». Она напомнила мне, что Геринг в одной своей речи заявил: «Я могу заверить германский народ, что, пока я являюсь министром авиации, ни одна вражеская бомба не будет сброшена над Германией. Если это будет не так, то моя фамилия не Геринг, а мейер». Укрываясь почти каждый вечер в подвале, я понял, как глупо хвастался Геринг».

Немецко-фашистские мерзавцы разграбили и разорили населенный Подгорненского сельсовета, Буковской области. Немецкие убийцы истребили десятки мирных граждан, разрушили и сожгли много домов, уничтожили сельскохозяйственный инвентарь и другое имущество колхозников. В деревне 2-я Подгорная слобода немцы сожгли 35 домов и насильно угнали на каторгу в Германию 45 человек. В деревне Решево гитлеровцы сожгли 9 домов, колхозные амбары, молотилку, расстреляли колхозницу Веру Пехтереву, ее сына Семена Пехтерева, Василия Степанова и других. В колхозе Кулино-Ржавец немецкие палачи убили колхозницу Анну Полякову, Елену Полякову и ее детей: Алексея — 14 лет, Петра — 13 лет, Екатерину — 12 лет, Валентину — 9 лет и трехлетнего Михаила. В колхозе гресс» фашистские изверги пороли колхозников за то, что они не сдали последние килограммы продовольствия.

Товарищи железнодорожники, шире развертывайте предмайское соревнование трех дорог Урала!

По методу Николая Еремина

В марте к нам в Тюмень приезжал знатный диспетчер Свердловского отделения Николай Еремин. В дружеской беседе он поделился опытом своей работы с диспетчерами, и тут же мы с ним решили соревноваться за перевыполнение норм приема и сдачи поездов.

Опыт т. Еремина помог мне значительно улучшить работу на участке. Вступая на дежурство, я связываюсь с диспетчером Ишимского отделения Омской дороги т. Быковым и дежурным по стыковой станции Вагай т. Фоминым, и мы совместно наметаем план подвода, приема и сдачи поездов. Станция Вагай сейчас работает хорошо. Успех реализации норм поездного обмена решает раз'езд № 29 Омской дороги, не имеющий достаточного путевого развития, и поэтому если подход поездов значителен, я договариваюсь с начальником раз'езда т. Титовым о бесперебойном пропуске их.

Выполняя намеченный план, мы используем все резервы увеличения поездного обмена. Одним из важнейших резервов является соревнование с поездными бригадами за ускоренное продвижение так называемых несдаточных поездов. 5 апреля порожняковый угольный состав отправился из Тюмени в 13 часов 10 минут. По графику он должен был прибыть в Вагай в 11 час. Проанализировав положение, я решил, что до 18 часов смогу сдать его на Омскую дорогу. Я вызвал машиниста т. Пьянкова на соревнование, и он привел поезд на 1 час 50 минут ранее графика. Предупрежденный мною заранее дежурный по депо т. Каменский обернул омский паровоз на 20 минут быстрее нормы, и несдаточный поезд до 18 часов был сдан на Омскую дорогу. 8 апреля вызванный мною на соревнование машинист т. Кошель и главный кондуктор т. Левченко, отправившись с поездом № 958 из Тюмени в 12 часов 30 минут, привели его в Вагай в 17 часов 15 минут вместо 21 часа по графику. Обработав состав и обернув паровоз за 35 ми-

нут, смена т. Фомина до конца дежурства сумела сдать этот поезд на Омскую.

Серьезным резервом увеличения сдачи поездов является скоростная обработка и продвижение сборных поездов. На днях машинист т. Кочура и главный кондуктор т. Нохрин, ускорив обработку сборного поезда № 1420 на промежуточных станциях Ялуторовск, Войновка и Заводоуковская, привели его в Вагай на 1 час 20 минут раньше расписания. Дежурный по станции тов. Фомин, также проведя обработку состава скоростным методом, сдал поезд на Омскую дорогу на 4 часа 10 минут ранее срока.

Я в свою очередь всеми мерами помогаю смене т. Фомина ускорять обработку поездов, заранее предусматривая каждую мелочь, сообщая ему, в какой части прибывающего поезда находится переходная, что позволяет ускорить обработку поезда и оборот паровоза.

В увеличении приема большое значение имеет вождение тяжелых поездов. Передовые машинисты депо Тюмень т.т. Нестин, Тимкин, Волкодев, Посажеников, Черных систематически водят с Вагай двоянные и даже строенные угольные кольца, высвобождая сразу по два-три пути стыковой станции.

Только за время моих дежурств в марте машинисты провели 54 тяжелых поезда и перевезли сверх нормы 52 тысячи тонн груза. Это позволило нам беспрепятственно принимать все передаваемые Омской дорогой поезда.

За 8 дней апреля я принял сверх нормы 8 и сдал на Омскую 13 поездов. Я горячо благодарен т. Еремину за учебу. Мне хочется лично посмотреть, как работает знатный диспетчер, что бы еще лучше освоить его метод. Убедительно прошу начальника службы движения т. Попова разрешить мне присутствие, вать на одном из дежурств Николая Еремина.

Н. БАКУАИН — диспетчер Вагайского участка.

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ АПРЕЛЯ

Решение Дорожной комиссии

Подведя итоги социалистического соревнования в первой декаде апреля, Дорожная комиссия определила места хозяев.

ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ
Первое место занял Егоршинское отделение. Второе место присуждено Тюменскому отделению, третье — Свердловскому и последнее Кузинскому.

По техническим станциям первое место присуждено ст. Вагай. На втором месте станция Дружинино и на последнем — Свердловск-сортiroвочная.

По объединенным станциям на первое место отнесена станция Надеждинский завод.

По грузовым станциям первое место заняла станция Филькино.

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ
Первое место присуждено депо Н.Тагил, второе — депо Надеждинск, третье — Свердловск-пассажирская и последнее место — Свердловск-сортiroвочная.

По паровозным отделениям первое место заняло Н.Тагильское, второе — Кузинское, третье — Тюменское и последнее место — Свердловское.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ
Первенство завоевал Тюменский вагонный участок. На втором месте — участок Свердловск-пассажирская, на третьем — Егоршинский и на последнем — Надеждинский участок.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ
Первенство попрежнему занимает Тюменская дистанция, второе — Кыновская и третье — Туринская. На последнем месте Свердловск-пассажирская.

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ
Попрежнему первое место занимает дистанция связи Свердловск-сортiroвочная. На второе место отнесена Камышловская, на третье — Тюменская.

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ
На первом месте вокзал Н.Тагил, на втором — Свердловск.

Навстречу 1 Мая

Готовясь достойно встретить 1 Мая, железнодорожники станции Шартан с новой силой развернули социалистическое соревнование по усилению помощи фронту. В ночь на 11 апреля, несмотря на трудную обстановку в маневровом районе, составитель т. Гусев, сцепщик т. Уткин и машинист маневрового паровоза т. Половинкин выполнили план разборки и формирования поездов на 200 проц.

Отвечая на вызов бригады тов. Гусева, в дневное дежурство составитель член ВКП(б) тов. Копочинский, сцепщик т. Протазук и

машинист т. Зверев выполнили задание на 230 процентов.

Стрелочники тт. Тырышкина, Пайтулина, Сафутдинова и Бабапова сами побелили будки стрелочных постов. Их примеру последовали другие стрелочники.

Стрелочники взяли обязательство совместно с путевцами к 1 Мая привести стрелочное хозяйство в хорошее состояние. Они помогают путевцам ремонтировать стрелки, подкручивают болты, приводят в надлежащий порядок инвентарь.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро.

Своевременно подготовиться к посевной

В передовом совхозе

Рабочие и командиры Лайского совхоза энергично готовятся к весеннему севу, стремясь завоевать высокий урожай и занять первенство в соревновании совхозов трех дорог Урала.

С каждым годом растет совхозное хозяйство. В нынешнем году предстоит посеять 140 га зерновых, 80 га картофеля и 40 га овощей. Семена имеются в достаточном количестве и высокого качества. Семенами зерновых культур совхоз даже поделился с другими хозяйствами.

Отремонтированы и приведены в полную готовность тракторы, машины и весь посевной инвентарь. Много над этим поработали старший механик т. Пустыльников, кузнец т. Мэрин, тракторист т. Лагуновский и слесарь т. Ермаков.

Большинство лошадей имеет среднюю упитанность. Сейчас лошади поставлены на отдых, и конюх т. Михалев усиленно их подкармливает. Обучено для полевых работ 16 коров.

Агроном т. Кляйрок проводит большую работу по повышению урожайности полей. Навоза вывезено значительно больше, чем

предусмотрено планом, а золы собрано вдвое больше против задания.

Посажены ранние овощи в теплицах, полным ходом идет пикировка рассады. Площадь закрытого грунта в нынешнем году расширена против плана на 160 квадратных метров. Стоило как следует этим заняться, как нашлись все необходимые материалы, в том числе и остродефицитное стекло.

Созданы постоянные бригады и звенья, за которыми закреплены участки посева на весь сезон полевых работ. Но рабочих рук все же в совхозе не хватает. Нужно, чтобы железнодорожники Тагила оказали помощь совхозу в проведении сева.

Особенно волнует директора совхоза т. Перепелицына положение с горючим. На днях начнется предпосевная обработка почвы, а в совхоз все еще не доставлено горючее для тракторов. Следует принять срочные меры к доставке горючего в передовой совхоз.

А. ШАЕВИЧ

Выполнить обязательства в соревновании трех магистралей

Прошел месяц с момента подания коллективом нашей дороги социалистических обязательств в соревновании с Южно-Уральской.

Ряд предприятий в марте вышел в число передовых, они с честью выполнили свои обязательства.

Коллектив дороги развернул большую работу по оказанию помощи железным дорогам, освобожденным от немецких оккупантов. Службами выделено оборудования и инструмента 468 наименований в количестве 87173 единиц. Во внеурочное время ремонтируются два паровоза, 10 вагонов, связистами оборудуются 3 станции и т. д.

Безусловно, коллектив дороги в марте добился ряда положительных результатов, однако этого не может удовлетворить, так как основные обязательства по обеспечению государственного плана погрузки и узки, организации графика и безаварийной работы остаются еще невыполненными.

Подводя итоги выполнения социалистических обязательств, вскрыл ряд недостатков в области руководства соревнованием, особенно со стороны начальников служб.

Так, командиры службы движения (нач. т. Попов) совершенно ослабили руководство работой станций, не мобилизуют их коллективы на лучшую работу, и, как результат этого, на протяжении длительного времени не могут представить на получение переходящего Красного Знамени ни одну станцию.

Вагонная служба (нач. т. Хахаев в марте допустила превышение остатка неисправных вагонов в текущем ремонте против нормы на 42 проц. Вагонники ослабили борьбу за культуру рабочего места, ремонтные парки вагонов на станциях Сортiroвочная, Тагил захламлены, на ряде пунктов осмотра вагонов плохо обрабатываются составы, не делается мелкий ремонт и т. п.

Паровозная служба (нач. т. Ионин), хотя в общих цифрах и выполнила план под'емочного

ремонта паровозов, но по ведущим сериям он позорно провалился. Здесь слабым местом в работе является большой процент паровозов, находящихся в ремонте. Особенно это относится к депо Камышлов, Тюмень, Кузино, Егоршино, Свердловск-сортiroвочная. К этому следует добавить, что паровозы в ремонте находятся в большом количестве времени, а в промывочном — перепростаивают в два раза больше нормы.

Крупнейшим недостатком в руководстве соревнованием со стороны паровозной службы является ослабление борьбы за экономию топлива и за дальнейший рост количества лунинских паровозов и бригад. Эти участки работы начальником паровозной службы т. Иониним, его заместителями тт. Шаровым и Мельниковым пущены на самотек. Разве не позорным является факт, что паровозники ежемесячно пережигают большое количество топлива вместо 10-процентной экономии, взятой по обязательству? Совершенно нетерпимо положение с использованием топливных отходов: вместо 7 процентов, использовано только 0,12. Количество лунинских паровозов и бригад, по

сравнению с осенью прошлого года, резко уменьшилось.

Путейцы, добившись снижения балльности пути, в то же время на ряде участков ослабили наблюдение за текущим содержанием, особенно за кривыми и другими сложными участками пути. В результате этого снижена общая оценка состояния путевого хозяйства.

Попрежнему наиболее отстающей службой дороги является грузовая (нач. т. Николаев), которая вместе с движением плохо обеспечивает развоз местного груза и не принимает энергичных мер к обеспечению своевременной выгрузки вагонов на предприятиях промышленности, что создает напряженное положение с порожняком на дороге и не дает возможности выполнять сдачу порожняка соседним дорогам по регулировке. Созданная оперативная группа до сего времени т. Николаевым не укреплена, и грузовая служба попрежнему не борется оперативно за устранение недостатков и не предупреждает их.

Президиум Дорпрофсожа потребовал от начальников служб, начальников хозяйств и руко-

водителей профорганизаций изменить свое отношение к руководству соревнованием. Они должны быть ежедневно в курсе дел работы предприятий, помогать им в выполнении государственных заданий и в росте людей, регулярно подводить декадные, месячные итоги по соревнованию и не формально, а по существу вскрывать имеющиеся недостатки и немедленно их устранять.

Слово большевика — твердое слово. Коллектив дороги дал обязательство, он должен их выполнить. Железнодорожники нашей магистрали могут и должны решительно улучшить свою работу в апреле, выполнить качественно план по породовой погрузке и выгрузке, регулировочное задание по сдаче вагонов, больше внимания уделить графиковой работе, ликвидировать случаи нарушения трудовой дисциплины, аварии и брак в работе. С новой силой развернуть предмайское соревнование трех дорог Урала и добиться первенства в этом наша задача.

А. ВОРОПАЙ — председатель Дорпрофсожа.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.