

ПУТЕВКА

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

№ 63 (2357)

Вторник, 1 июня 1943 г.

Год издания 10
Цена 15 коп.

Больше внимания бытовым нуждам железнодорожников

Велика ответственность железно-дорожников перед родиной и фронтом. Она особенно возросла сейчас, в решающий момент Отечественной войны советского народа с немецко-фашистскими захватчиками. И работники транспорта трудятся упорно и настойчиво, стремясь с честью выполнить клятву уральцев вождю, усилить свою помощь Красной Армии.

Но для того, чтобы успешнее помогать фронту, необходимо усилить заботу о людях, повседневно улучшать культурно-бытовые условия их жизни.

Однако факты говорят о том, что многие руководители предприятий, партийные и профсоюзные организации нашей дороги не уделяют должного внимания этому важнейшему вопросу, считают его второстепенным делом.

Больше половины рабочих депо Свердловск-сортировочная живут в общежитиях. Это — основные кадры депо — машинисты, помощники, кочегары, слесари. Как они живут? Ничто не напоминает культурного жилья в общежитиях №№ 7 и 25. Сущишки превращены в кладовые для разного хлама, и грязная одежда валяется под кроватями и на кроватях. Заместитель начальника паровозного отделения по хозяйственной части т. Кузнецов и комендант Мошарова ничего не сделали для того, чтобы паровозники после поездки имели возможность отдохнуть в нормальной обстановке.

Не заботится об этом и партийная организация депо. Партийное бюро (секретарь т. Чупис) делало попытки прикрепить коммунистов к общежитиям для проведения бесед и читок газет, но так ничего из этого и не вышло. До сих пор никакой политмассовой работы в общежитиях не ведется.

Нет заботы о создании нормальных бытовых условий в общежитиях и на станции Свердловск-сортировочная. В общежитиях №№ 13 и 20 процветает антисанитария, нет элементарных удобств — вешалки, стульев, скамеек, сушилки, кладовых и т. д.

Председатель месткома т. Шилко ничего не сделал для того, чтобы привести в порядок эти общежития, сделал в них ремонт. Его, видимо, мало тревожит грязь, в которой живут рабочие, неудобства, которые испытывают. Тов. Шилко упорно забывает, что основная задача профсоюзной организации как раз и заключается в удовлетворении культурно-бытовых нужд железнодорожников.

Некоторые руководители склонны оправдывать недостатки в культурно-бытовом обслуживании работников транспорта трудностями военного времени. Но причем здесь война! Сумели же, несмотря на военное время, привести в порядок общежитие № 13 депо Свердловск-пассажирская. Стоило только за это дело приняться комсомольцам, как общежитие побелили и почистили, окно украсили занавеской, а стены портретами, завели тумбочки, настольные игры и т. д.

Правда, это только одна комната, а другие общежития депо Свердловск-пассажирская также далеки от благополучия. Но и этот факт говорит о том, что при желании и инициативе военные трудности не могут служить помехой.

Надо навести образцовый порядок во всех общежитиях дороги, создать в них все условия для культурного отдыха после трудового дня. Тем самым мы добьемся еще более высокой производительности труда, значительного ускорения продвижения поездов с грузами, необходимых для разгрома ненавистного врага. Выполнить эту задачу — обязанность руководителей хозяйственных единиц, партийных и профсоюзных организаций.

В ночь на 30 мая наша авиация дальнего действия крупными силами совершила налеты на железнодорожный узел Гомель и станцию Карачев. Бомбардировки были подвергнуты железнодорожные эшелоны и артиллерийские склады противника. В результате бомбардировки разбито и сожжено много железнодорожных составов. Пожары сопровождалась взрывами. Особенно сильные взрывы наши летчики наблюдали на станции Карачев на территории артиллерийских складов.

Все наши самолеты, кроме одного, вернулись с боевого задания.

НАЛЕТЫ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ГОМЕЛЬ И СТАНЦИЮ КАРАЧЕВ.

В ночь на 30 мая наша авиация дальнего действия крупными силами совершила налеты на железнодорожный узел Гомель и станцию Карачев. Бомбардировки были подвергнуты железнодорожные эшелоны и артиллерийские склады противника. В результате бомбардировки разбито и сожжено

Ход сева в совхозах Дорурс'а на 30 мая

Занимаемое место	Наименование совхоза	Выполнение плана в проц.
1	Грязновский (директор т. Проккопьев).	109
2	Лайский (директор т. Перепелица).	94
3	Б Седельниковский (директор т. Кингольц).	89
3	Тюменский (директор т. Киселев).	89
4	Егоршинский (директор т. Соленко).	81
5	Дружининский (директор т. Еремеев).	75

Ответ товарища И. В. Сталина

на вопрос главного корреспондента английского агентства Рейтер

Московский корреспондент английского агентства Рейтер г. Кинг обратился к Председателю Совета Народных Комиссаров СССР т. И. В. Сталину с письмом, в котором он просил ответить на вопрос, интересующий английскую общественность.

Тов. И. В. Сталин ответил г-ну Кингу следующим письмом:

Господин Кинг!

Я получил от Вас просьбу ответить на вопрос, касавшийся роспуска Коммунистического Интернационала. Посылаю Вам свой ответ:

ВОПРОС. «Британские комментариисты по поводу решения о ликвидации Коминтерна были весьма благоприятными. Какова советская точка зрения на этот вопрос и на его влияние на будущее международных отношений?»

ОТВЕТ. Роспуск Коммунистического Интернационала является правильным и своевременным, так как он облегчает организацию общего натиска всех свободлюбивых

наций против общего врага — гитлеризма.

Роспуск Коммунистического Интернационала правилен, так как:

а) Он разоблачает ложь гитлеровцев о том, что «Москва» якобы намерена вмешиваться в жизнь других государств и «большевизировать» их. Этой лжи отныне кладется конец.

б) Он разоблачает клевету проливишников коммунизма в рабочем движении о том, что коммунистические партии различных стран действуют якобы не в интересах своего народа, а по приказу извне. Этой клевете отныне также кладется конец.

в) Он облегчает работу патриотов свободлюбивых стран по объединению прогрессивных сил своей страны, независимо от их партийности и религиозных убеждений, в единый национально-освободительный лагерь, — для развертывания борьбы против фашизма.

г) Он облегчает работу всех свободлюбивых стран по объединению всех свободлюбивых народов в единый междуна-

родный лагерь для борьбы против угрозы мирового господства гитлеризма, расчищая тем самым путь для организации в будущем содружества народов на основе их равноправия.

Я думаю, что все эти обстоятельства, взятые вместе, приведут к дальнейшему укреплению единого фронта союзников и других объединенных наций в их борьбе за победу над гитлеровской тиранией.

Я считаю, что роспуск Коммунистического Интернационала является вполне своевременным, так как именно теперь, когда фашистский зверь напрягает свои последние силы, — необходимо организовать общий натиск свободлюбивых стран для того, чтобы добить этого зверя и избавить народы от фашистского гнета.

С уважением И. СТАЛИН.

28 мая 1943 г.

Шире социалистическое соревнование за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника!

О проведении скоростного ремонта пути на Баженовской дистанции

(Изложение приказа начальника дороги и начальника политотдела дороги)

По инициативе командиров и стахановцев-лунинцев Баженовской дистанции 26 мая был организован массовый выход рабочих, членов их семей, а также железнодорожников узла Богданович на скоростной ремонт пути перегона Богданович—Спнарская.

В скоростном ремонте пути приняло участие 550 человек. За один рабочий день был проведен средний ремонт 5,5 километров пути.

В результате широкого развертывания социалистического соревнования между околотками, бригадами и железнодорожниками средняя производительность труда составила 167 процентов.

За проявленную инициативу, хорошую организацию труда и за самоотверженную работу руководство дороги объявило благодарность и премировало более 50 командиров, стахановцев, домохозяек. Среди них: начальник дистанции т. Князев, его заместитель т. Бобров, зам. начальника службы пути т. Залесский, старший инструктор подор'а т. Капустин, дорожные мастера тт. Широков, Фомиин, Смолин, Осинцев, бригадыры пути тт. Ситников, Измоленов, ремонтные рабочие тт. Лопатин, Громов, домохозяйки тт. Орлова, Шибяева и многие другие.

В приказе говорится: «Проведение в жизнь мероприятий по скоростному ремонту пути является важнейшим политическим и государственным делом, направленным на укрепление обороноспособности нашей страны».

Одобрив замечательную инициативу коллектива баженовских путейцев, руководство дороги и политотдел выражают уверенность в том, что эта инициатива будет подхвачена путейцами всей дороги и поможет делом улучшить состояние путевого хозяйства и безопасность движения поездов.

Ускорили оборот вагонов

Дежурный по Егоршинскому отделению т. Шатунов и диспетчер т. Динцен 28 мая организовали эстафетный поезд.

Груженный комсом, состав шел под выгрузку на И.-Салду. Отправлялся он из Егоршино в 11 часов 20 минут. Обычно, по существующим нормам, такой маршрут выгружался только на следующие сутки.

Отвечая на обращение южноуральцев, на основе внутрисменного социалистического соревнования, двойной состав был проведен по участку без набора воды, со среднесуточной скоростью 820 километров. По прибытии в И.-Салду состав был быстро подан к фронтам выгрузки и выгружен до окончания суток — до 18 часов.

Образцы лунинского вождения поезда показали машинисты тт. Основин и Нахимов, главный кондуктор т. Татаршинов.

Слаженно, по-военному работали дежурный по станции И.-Салда т. Свалов, составитель т. Моисеев, маневровый машинист т. Динцов, весовщик т. Стрелочников, конторщик т. Пузова и работники завода — составитель т. Логвинов, машинист т. Рыскай, диспетчер т. Щедрип. Вместо 12 часов по норме, составы были выгружены за 4 часа.

И. КОВАЛЕНКО — старший дежурный помощник нач. распорядительного отдела по поездной работе.

В. ДОДОКА — зам. нач. Егоршинского отделения.

Телеграмма

ТЮМЕНЬ, НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТОТДЕЛА т. СЕНДЕРОВУ, ПОМ. НАЧ. ПОЛИТОТДЕЛА ПО КОМСОМОЛУ т. КРАСНИКОВУ Копия: ВСЕМ НАЧАЛЬНИКАМ ПОЛИТОТДЕЛОВ И ПОМОЩНИКАМ НАЧАЛЬНИКОВ ПОЛИТОТДЕЛОВ ПО КОМСОМОЛУ.

Руководство дороги с удовлетворением отмечает проявленную инициативу комсомольцев и молодежи Тюменского вагонного участка по развертыванию социалистического соревнования в честь Сталинского Дня железнодорожника.

Ваше обязательство выпустить в порядке сверхпланового задания 270 товарных вагонов из годового омотра, 10 вагонов из среднего ремонта, провести 150 товарных поездов без дополнительной заливки бунков и мелкого ремонта, заложить в зимний запас 3 тысячи штук различных вагонных деталей и отгрузить 80 тонн металлолома — является действительной помощью доблестной Красной Армии в ее борьбе с ненавистным врагом.

Руководство дороги уверено, что Вашему примеру последуют все комсомольцы и вся молодежь дороги имени Л. М. Кагановича.

Л. СУЩЕНКО — начальник дороги.

М. ВИНОГРАДОВ — начальник политотдела дороги.

Г. РАТЦЕВА — и. о. пом. нач. политотдела по комсомолу.

В ФОНД ВОССТАНОВЛЕНИЯ

Много сделали для помощи освобожденным дорогам путейцы нашей дороги. Служба пути отправила 2908 предметов на Калининскую дорогу и 2424 предмета — на Ленинскую. Изготовление инструмента проходило в неурочное время. Наиболее активное участие в сборе и изготовлении материалов принял коллектив стрелочного завода (начальник т. Березин), а также коллектив Камышловской и Кузинской дистанций пути. От путейцев не отстают паровозники. Силами паровозных бригад во внеурочное время оздоровлено большим восстановительным ремонтом 2 паровоза, из них 15 эвакуировано. Всего коллектив паровозной службы изготовил и выделил в помощь освобожденным дорогам 250 предметов.

Настойчиво внедряя воинскую дисциплину и порядок, завоюем первенство в соревновании трех дорог Урала!

Скоростной ремонт пути на Баженовской дистанции

Командиры и стахановцы Баженовской дистанции пути решили провести массовый выход на скоростной ремонт путей Синарского участка. Их инициативу горячо поддержали все путейцы, а также командиры парторганизации и все железнодорожники узла Богданович. 26 мая 550 железнодорожников и домохозяек организованно вышли на путевые работы.

За день выполнен средний ремонт 5,5 километров пути. На всем участке произведена перегонка шпал, и отрихтован путь; сменено 852 шпалы добавлено 220 шпал, перебито 2830 метров пути уложено 2620 кубометров балласта.

Успех дела предопределила серьезная подготовительная работа. Фронт работ был разбит на участки по числу околотков, заранее были подвезены инструменты, материалы, балласт. Дорожные мастера заблаговременно укомплектовали бригады, выделив на трудоемкие работы опытных путейцев.

Узловой партком станции Богданович во главе с секретарем т. Балабановым провел широкую массово-политическую работу среди железнодорожников. К каждому околотку были прикреплены агитаторы между околотками, бригадами и отдельными рабочими были заключены социалистические договора.

Утром в 4 часа все участники выхода явились на место сбора и после краткого митинга со специальным поездом выехали к месту работ.

Развернулось боевое соревнование. Каждый околоток, бригада оспаривали первенство. Агитаторы тт. Предеина, Кшикопара, Ситников, Гобова, Чупраков и другие в «Боевых листках» и в беседах

показывали ход соревнования, отмечали передовиков, вскрывали недостатки. За день они выпустили 32 «Боевых листка».

Лучше всех работал коллектив первого околотка, где мастером т. Широков. Он сразу же завоевал переходящее Красное Знамя и удержал его за собой, первым закончив ремонт своего участка. Следом за ним к 14 часам сдали свои участки 12-й, 3-й и 6-й околотки и отправились помогать отстающим. К 16 часам весь ремонт был закончен. Путеймерительная тележка показала высокое качество работ.

Разгрузив подошедший состав балласта, рабочие, погрузив инструмент, вернулись с этим поездом на станцию Богданович.

В 17 часов были подведены итоги. Образцы стахановской работы показали дорожные мастера тт. Широков и Смолин, бригадир т. Ситников, ремонтные рабочие тт. Лопарин, Белых, Громов, Антропов, Исаков, Зуев, домохозяин тт. Нестерова, Орлова, грузчицы тт. Яныш, Пургина и многие другие. Средняя производительность труда рабочих выразилась в 167 проц. к норме.

Умело организовали работу начальник дистанции т. Князев, его заместитель т. Бобров, старший дорожный мастер т. Власов и зам. начальника службы путей тов. Залесский.

Подводя итоги, коллектив дистанции единодушно решил провести второй выход на скоростной ремонт с тем, чтобы в мае полностью закончить средний ремонт на дистанции. Ценный опыт Баженовской дистанции должен стать достоянием всех путейцев дороги.

В. КАПУСТИН — ст. инструктор политотдела дороги.



И. П. НОСОВ — бывший диспетчер Нажежинского отделения за стахановскую работу выдвигнут на должность начальника станции Сосьва.

Фото А. Шаевича.

Готовятся к зиме

В ответ на обращение железнодорожников Южно-Уральской дороги коллектив станции Покровск Уральский развернул действенную подготовку к работе в суровых условиях уральской зимы.

В свободное от работы время работники станции заготовили уже 100 кубометров дров, производят очистку путей, ремонт инвентаря и помещений.

Начальник Нажежинского отделения т. Канделинский, поддерживая ценную инициативу коллектива станции Покровск-Уральский, объявил благодарность начальнику ст. т. Валову, деж. по станции т. Абрамову, стрелочнику тов. Отрадных и весовщику т. Поповой.

М. ПЫЖЕВИЧ — инженер службы движения.

По примеру баженовских путейцев

Путейцы Тагильской дистанции включились в социалистическое соревнование трех дорог за встречу Дня железнодорожника новыми производственными успехами. В своем договоре они обязались отлично содержать путь.

30 мая 350 путейцев и 180 человек из территориальных организаций вышли на перегон Вагонзавод—Салка на воскресенье. Несмотря на проливной дождь, путейцы работали по-скоростному.

За день была проделана большая работа: на старый балласт поднято 4 километра пути, на све-

жий 3,5 километра. Убрано балласта с пути 1200 кубометров. Сменено 185 шпал, отремонтировано—400 шпал, выправлено пути после прохода балластера 2700 метров, разгружено и развезено 1500 шпал. Отрихтовано 1,5 километра пути.

Отличился в этот день на ремонте пути коллектив станции Смычка во главе с маневровым диспетчером т. Бородиным и секретарем партбюро т. Паниным. Раньше всех закончили задание бригады дорожных мастеров тт. Коновалова и Клестова.

Техническое невежество командиров

—Как отправить поезд при перерыве всех средств связи? —По телефону.

—Телефон тоже неисправен. —Тогда по телеграфу. —Поймите! Всякая связь прервана.

—Ну, значит с проводником(?). Да и быть не может, чтобы вся связь порвалась(?).

Не верится, что так отвечал командир — начальник станции Свердловск-товарная — Бугрим на вопросы дорожной комиссии по проведению испытаний в знании Правил технической эксплуатации.

Невероятно, но факт. Факт возмутительный и, к сожалению, далеко не единственный.

Начальнику станции Шарташ Коваленко задали вопрос:

—Какие обязанности стрелочника?

Он ответил: —Принять пост так, чтобы было все в порядке.

Материал дорожной комиссии со всей убедительностью говорит о явном неблагополучии с изучением Правил технической эксплуатации среди командиров.

Надо быть абсолютно технически безграмотным, чтобы заявить, что для возвращения с перегона рабочего поезда машинисту выдается бланк с зеленой полосой (кстати, такой формы вообще не существует) и сказать: «Я не знаю, как пропустить поезд по месту предупреждения,

если отсутствует проводник». Но так ответил командир, связанный с движением поездов, — начальник Кузинской дистанции пути Алюханов.

Начальник Свердловского паровозного отделения т. Гойда не знает даже норм нажатия тормозных колодок тендера. Ревизор движения Егоршинского отделения т. Выгулярный не ответил правильно ни на один вопрос. Заместитель начальника Свердловского вагонного участка т. Торбос не смог сказать, когда производится повторная проба автоормозов поезда.

«Начальник обязан подавать пример выполнения служебного долга», — говорится в Уставе о дисциплине. Но как эти, с позволения сказать, командиры могут подавать пример? Как будут они требовать от подчиненных выполнения параграфа 2 Устава о неуклонном соблюдении всех требований, законов, распоряжений и Правил, действующих на железнодорожном транспорте, когда они их не знают сами? Не знают основного закона — Правил технической эксплуатации.

За полное незнание ПТЭ начальник дороги т. Суценко сместил начальников станций Свердловск-товарная Бугрим и Шарташ — Коваленко в дежурные Свердловского вокзала по посадке пассажиров; ревизор движения Егоршинского отделения Выгулярный отстранен от работы.

К. ЩЕРБАКОВ.

Когда разваливают технологическую дисциплину

—Глаза бы не глядели на такую работу! — возмущается мастер подемочного цеха т. Быков. —Ведь что делается в механическом цехе? Два дня obtачивают один бандаж, а паровоз еще вчера должен был быть выдан из ремонта.

—Проваливает все дело заготовительный цех, — вторит ему мастер промывки т. Ложеницын. —Даже запасной шкворневой подушки у них не нашлось. Шестые сутки держим паровоз на канаве. Это вместо 12 часов по графику!

Мастера механического и заготовительного цехов в свою очередь жалуются на негодную практику сдачи заказов ремонтниками. Делается это до убожества примитивно.

—Свари вот эту золотниковую рамку, — говорит слесарь электросварщику. О размерах детали — ни слова. Сваренная деталь не подходит. Но виновника брака никто не пытается даже установить, просто отдаёт испорченную деталь в механический цех для переделки.

Нет элементарной технологической дисциплины в ремонтных цехах депо Свердловск-пассажирская. Никто не несет ответственности за срыв выпуска паровозов, изготовления деталей, за участии

вшиеся случаи брака. Паровозы в ремонте простаивают втрое, вчетверо больше времени, установленному графиком. А ведь еще не так давно депо славились исключительной четкостью организации ремонта, и комплексы бригады не раз удерживали не только дорожное, но и общесетевое первенство.

Одна из основных причин длительных простоев локомотивов в ремонте — это запущенность заготовительного цеха. Призванный создавать запас основных деталей для ускорения ремонта по принципу взаимозаменяемости, этот цех сейчас не справляется даже с подготовкой деталей для паровозов, поставленных в ремонт. Цех не укомплектован кадрами. Из-за отсутствия токарей простаивает токарный станок, нехватает слесарей.

—Дали бы нам человек десять квалифицированных слесарей, тогда бы дело пошло, — говорит зам. начальника депо тов. Морозов.

Конечно, найти незанятого квалифицированного слесаря теперь — дело нелегкое. Их нужно готовить в самом депо. Но отношения командиров к подготовке новых кадров барски-пренебрежительное. Упорно не хочет заниматься молодыми кадрами мастер промывочного цеха т. Ложеницын.

В комплексной бригаде т. Акулова нет ни одного ученика, в бригаде тов. Гирина есть один, да и тот используется главным образом на черновой работе.

Все это привело к резкому ухудшению измерителей депо. Число больных паровозов возросло почти на 10 проц. Депо, еще недавно занимавшее первенство на сети, скатилось на четвертое место по дороге.

Как же реагирует на это паровозная служба? Ведь от работ ремонтных цехов депо Свердловск-пассажирская зависит состояние паровозного парка многих депо дороги. Служба обязана уделять этому депо наибольшее внимание и оказать помощь.

Каждую декаду, подводя итоги социалистического соревнования, начальник службы т. Ионин констатирует ухудшение работы депо Свердловск-пассажирская, однако действенных мер не принимает. Кстати, на доске показателей паровозной службы это депо все еще занимает первое место, а депо Тюмень, завоевавшее первенство, — значит на седьмом. Командиры службы только бесстрастно созерцают, как в депо разваливают технологическую дисциплину и запускают паровозный парк.

Г. ЮРИН

О весовом хозяйстве

Приказы НКПС и руководства дороги о содержании весового хозяйства обязывают командиров станций и всех работников, связанных с весовым хозяйством, улучшить эксплуатацию и содержание весов.

Однако до сих пор на многих станциях нет должного внимания правильной эксплуатации и содержанию весового хозяйства. Особенно часты нарушения Правил эксплуатации весов на станциях Ирбит, Туринск, Свердловск-пассажирская, Свердловск-товарная, Свердловск-сортировочная, Шарташ и Тюмень.

Недавно в результате взвешивания большегрузных вагонов на станции Хромпик вышли из строя вагонные весы. Весы эти — малой подъемной силы и перевеска на них большегрузных вагонов была категорически запрещена. Но это правило нарушил не кто иной, как коммерческий ревизор Тадоров, который сам должен был строго следить за соблюдением правил. 7 мая также из-за нарушения правил эксплуатации выведены из строя вагонные весы на станции Сан-Донато.

Всякая порча весов чрезвычайно затрудняет работу станций в таких операциях, как своевременное и точное взвешивание вагонов, формируемых поездов. Вождение в составах перевешенных вагонов не обеспечивает безопасности движения поездов; затрудняется также маневровая работа, связанная с перевесками по поручению. Из-за неточности взвешивания грузов дорога платит отправителю за недостачу грузов огромные суммы по претензиям.

Необходимо навести строгий порядок и повысить дисциплину в эксплуатации и содержании весового хозяйства. За содержание весов должен нести ответственность в первую очередь начальник станции, который обязан требовать с подчиненных точного соблюдения установленных правил и привлекать к строгой ответственности нарушителей приказов НКПС и руководства дороги.

Д. КАВЕРИН, А. МОРОЗОВ, М. ПУШКАРЕВ.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.