

ПУТЕВКА

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

№ 66 (2360) Вторник, 8 июня 1943 г.

Год издания 10
Цена 15 коп.

Заем перевыполнен в течение одних суток

Выпущенный 5 июня с.г. Второй Государственный Военный Заем на сумму 12 миллиардов рублей размещен в течение одних суток на 14 миллиардов 561 миллион рублей, что озна-

чает перевыполнение на 2 миллиарда 561 миллион рублей.

Подписка на заем продолжается.

Наркомфин СССР А. ЗВЕРЕВ

6 июня.

За воинскую дисциплину в поездной работе

В решающий момент Отечественной войны каждый участок железнодорожного транспорта должен работать особенно четко и бесперебойно. Железная воинская дисциплина должна быть непременным условием всей поездной работы дороги.

С начала введения военного положения дорога несколько улучшила поездную работу. Однако, несмотря на ряд положительных моментов, она еще не выполняет основных государственных измерителей, еще нет настоящей воинской дисциплины в ее поездной работе.

Одна из основных причин отставания дороги заключается в том, что распорядительный отдел службы движения, являясь штабом всей поездной работы, до сих пор не перестроил свою деятельность на военный лад.

Вместо оперативной регулировки движения поездов, распорядительный отдел, руководимый т. Куницким, занимается основной своей работой не более 8-10 часов в сутки, а в остальное время «подтягивает график», т.е. фиксирует уже совершившиеся факты. Несмотря на всю государственную важность ерминского движения, т. Куницкий и его заместитель т. Дайнаков не только его не поддержали, но и продолжают игнорировать основу этого движения — регулировку поездов по направлениям. А это главным образом и ставит под угрозу четкую работу Свердловского узла. Так, в ночь с 4 на 5 июня станция Свердловск-Сортировочная держала поезд на подходах, так как подвод их был пачкообразный — без учета свободности путей парков приема.

В последнее время Камышловское отделение систематически сдает сборные поезда на Свердловский узел с нарушением плана формирования. Вместо того, чтобы принять радикальные меры и навести порядок в поездной работе на этом участке и тем самым создать нормальные условия для работы Свердловскому узлу, распорядительный отдел сам нарушает воинскую дисциплину и создает излишние затруднения.

Вчера старший помощник тов. Куницкого т. Щербина упрощал дежурного по Свердловскому отделению т. Кустова принять с Камышловского отделения неправильно сформированный поезд! Тов. Кустов отказался это сделать и предложил перестроить его на ст. Шиполово. Диспетчер Камышловского отделения т. Топорков через некоторое время сообщил, что поезд перестроен. Это же подтвердил главный кондуктор тов. Грибов. Однако, когда состав прибыл в Шарташ, то оказалось, что Топорков и Грибов обманули Свердловское отделение — поезд все-таки не был перестроен. Вот к чему приводит потворствование нарушениям воинской дисциплины со стороны распорядительного отдела!

Внедрить воинскую дисциплину в поездной работе дороги — это значит безоговорочно выполнять нормы поездного обмена, план формирования, задание по развозу местного груза, по погрузке и выгрузке. Ускорить движение поездов со всем необходимым для фронта и тыла — этого требует страна от коллектива нашей дороги, и это требование должно быть выполнено.

Железнодорожники Уральской магистрали завершили подписку на 2-й Военный Заем

Подписка на дороге завершена

Подписка на Второй Военный Заем 1943 года на дороге завершена меньше, чем за сутки, — к 15 часам 5 июня. Сумма подписки достигла 34.037.010 рублей, что составляет 128,4 проц. к фонду среднего месячного заработка. Наличными внесено 220.515 рублей.

Успешно прошла подписка на

Свердловском отделении, где сумма подписки достигла почти 9,5 миллионов рублей. Высокий патриотизм проявили тюменские железнодорожники. 4.754.400 рублей — вот сумма их займа государству, что составляет 139,4 процента к фонду заработка. При этом наличными внесено 119.540 рублей.

Коллектив депо Тюмень дал займы государству 1.100.950 рублей

С большим патриотическим подъемом прошла подписка на новый заем в депо Тюмень.

Коллектив дал займы государству 1.100.950 рублей, что составляет 169 процентов к месячному фонду зарплаты.

А. ХАИТ — секретарь партбюро депо.

НА РАЗГРОМ ВРАГА

С большим подъемом прошла подписка на Второй Военный Заем в коллективе станции Подволошная. Сумма подписки превышает месячный фонд зарплаты на 1500 рублей.

Первой подписалась младший стрелочник т. Тихонова на 500 рублей при зарплатке 300.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — нач. станции,

К. ЗАЙЦЕВ — секретарь парторганизации.

Вклад егоршинских паровозников

Через два часа после известия о выпуске Второго Военного займа в паровозном депо Егоршино подписка была закончена. Все паровозники подписались на заем.

Паровозные бригады дали займы государству на усиление военной мощи страны почти двойной фонд своей месячной зарплаты.

В. РУНОВ — начальник депо, Н. ПЛАСТИНИН — секретарь парторганизации.



Г. НЕТЕСИН — машинист депо Тюмень — подписался на 7000 руб.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

Вечернее сообщение 6 июня

В течение 6 июня на фронте существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю с 30 мая по 5 июня включительно, в воздушных боях, на аэродромах противника, огнем зенитной артиллерии и войс уничтожено 752 немецких самолета. Наши потери за это же время — 212 самолетов.

5 июня частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено не менее 30 автомашин с войсками и грузами, взорван склад боеприпасов и 3 склада с горючим, подавлен огонь 6 батарей полевой и зенитной артиллерии, разбито и сожжено несколько железнодорожных эшелонов, потоплены 4 самоходных десантных баржи и повреждено 3 сторожевых катера противника.

На Западном фронте наши части уничтожили до 300 немецких солдат и офицеров, разбили 10 пулеметов, подавили огонь 4 артиллерийских и 2 минометных батарей противника. На одном участке разведывательный отряд Н-ской части атаковал позиции противника. Наши бойцы ворва-

лись во вражеские траншеи и истребили до 100 гитлеровцев. Выполняя поставленную перед ними задачу и захватив пленных, разведчики вернулись в свою часть.

В районе Севска противник, стремясь вернуть потерянные накануне позиции, силами пехоты и 7 танков, предпринял несколько контратак. Наши подразделения отбили все контратаки немцев и прочно удерживают занятые позиции. В бесплодных атаках противник потерял только убитыми до 200 солдат и офицеров. Наши бойцами подбиты 4 немецких танка, захвачено орудие, несколько пулеметов, автоматы и винтовки. Взяты пленные.

Южнее Балаклеи наши части артиллерийско-минометным огнем уничтожили до роты немецкой пехоты, 5 автомашин и 11 повозок с грузами, разрушили 3 ДЗОТ'а и 2 наблюдательных пункта противника. Снайперы Н-ской части истребили 40 гитлеровцев.

На Ленинградском фронте наши подразделения уничтожили более 100 немецких солдат и офицеров. Огнем артиллерии и минометов взорван склад боеприпасов противника, уничтожено 6

автомашин и 20 повозок с грузами, разрушено 6 вражеских ДЗОТ'ов и 3 наблюдательных пункта. Нашей авиацией сбито в воздушных боях 22 немецких самолета. Кроме того, 5 самолетов противника уничтожено огнем зенитной артиллерии.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Пинской области, совершил нападение на немецкий гарнизон, расположенный в крупном населенном пункте. В результате упорного боя партизаны уничтожили 150 вражеских солдат и офицеров, захватили 4 миномета, 17 пулеметов, свыше 100 винтовок и 20 тысяч патронов. Группа польских партизан взорвала на минах немецкий эшелон, следовавший на фронт. Разбиты паровоз, 2 платформы с автомашинами и вагон с солдатами. При перестрелке во время крушения убито до 50 гитлеровцев. Партизаны отряда «Смерть фашизму» уничтожили немецкий конвой и освободили мирных советских жителей, которых гитлеровцы угоняли на кааторжные работы в Германию.

Перешедший на сторону Красной Армии солдат 161 немецкой пехотной дивизии Конрад

В. рассказал: «В нашей роте есть небольшая группа солдат, мечтающих о звании унтер-офицера. Для этих карьеристов война стала профессией. Они надеются пограбить, нажиться и разбогатеть. Остальные солдаты с тревогой и напряжением ждут предстоящих сражений. Мои товарищи настроены очень мрачно. Один из них говорил мне: «Под Сталинградом русские устроили нам громадный «котел», в котором погибла армия фельдмаршала Паулюса. Германия уже наполовину проиграла войну. Мне бы не хотелось заплатить своей шкурой за этот проигрыш». Удручающе действуют на солдат письма о бомбардировках городов Германии».

Близ Люблина (Польша) партизанский отряд имени Мицкевича вел ожесточенные бои с немецкой карательной экспедицией и нанес противнику тяжелые потери. Близ Жирардова патриоты пустили под откос 2 немецких эшелона. При крушении одного поезда было убито 20 немецких офицеров и большое количество солдат. В другом районе партизаны ружейно-пулеметным огнем сбили 3 немецких самолета.

Настойчиво крепить воинскую дисциплину в поездной работе дороги!

Отдел „подтягивания“ графика

ВМЕСТО ПЛАНА-ФИЛЬКИНА ГРАМОТА

Начальник распорядительного отдела службы движения тов. Куницкий составил план поездной работы дороги на 28 мая. Все было предусмотрено в нем, все, кроме истинного положения.

Согласно этому плану, кольцовка № 2352 намечалась под погрузку крепежа на Егоршинское отделение. На утреннем докладе начальник службы движения потребовал объяснения от старшего дежурного помощника начальника распорядительного отдела т. Боярского — почему не была передана на Егоршино эта порожняя кольцовка и сорвана погрузка крепежа?

Оказалось, что кольцовка, бывшая еще 27 мая в 5 часов 50 мин., продолжала стоять на станции Свердловск-пассажирская и была не порожняя, а груженная. Если бы т. Куницкий знал истинное положение вещей на дороге, он не включил бы ее в план погрузки. Кроме того, по существующим нормам технологического процесса, она никак не могла за сутки выгрузиться в Свердловске, быть переданной и погруженной на Егоршинском отделении. Кольцовка простояла в ожидании подачи под выгрузку до 29 мая, но каждый день по плану т. Куницкого попадала под погрузку и каждый раз погрузка срывалась.

План т. Куницкого оторван от фактического поездного положения. И даже этот, с позволения сказать, план не доводится до непосредственных его исполнителей. Так произошло и на этот раз. Боярский не знал планов т. Куницкого.

Насколько составляемый план нереален, видно хотя бы из того, как систематически, изо дня в день, фактическое наличие груза на отделениях не соответствует плану, составляемому к 18 часам. Так, например, за ночь 2 июня предполагалось иметь местного груза на Камышловском отделении для Свердловского 34 вагона, а оказалось — 73, для Тюменского — 9, а оказалось — 27, для Егоршинского намечалось 32, а нужно было 70; и так на каждом отделении.

Кому нужна эта филькина грамота, что она дает дороге? Если учесть при этом, что селекторными планерками т. Куницкий, занимая связь, отрывает помощников от поездной работы и отнимает драгоценное время у старших диспетчеров отделений, — ничего, кроме вреда.

Между тем т. Куницкий упорно игнорирует значение поездной работы дороги. На диспетчерских кругах он бывает редко. Его старшие дежурные помощники откровенно заявляют, что он не интересуется поездным положением и не дает никаких указаний. Принципиальные вопросы им приходится решать самостоятельно или обращаться к начальнику службы т. Попову.

Предменные планерки в распорядительном отделе не проводятся, а если и проводятся, то формально и, как правило, тов. Куницкий на них не бывает. Доклад у начальника службы почему-то делают одни дежурные помощники, а т. Куницкий на них не желает ходить и лишь по требованию т. Попова являлся к концу.

ДГЦ-РЕГИСТРАТОРЫ ПОЕЗДНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Пренебрежение к вопросам поездной работы руководителей отдела привело к тому, что старшие дежурные помощники т. Куницкого — ДГЦ заняты чем угодно, только не оперативной работой — командованием движением поездов. Призванные организовать согласованный ввод поездов к стыковым пунктам, возглавить соревнование единых смен, внедрять опыт т. Еремينا в практику всех движущихся поездов, они этим не занимаются.

Сокращенные графики не ведутся до 4-5 часов подряд. Нередко можно видеть, как пришедший дежурство ДГЦ долго ищет на графике, какие поездные нитки соединить. Например, 25 мая ДГЦ т. Малый отметил прибытие поезда № 1203 на станцию Верхотурье, тогда как состав его на другой станции был подан под погрузку руды. Не будет преувеличением сказать, что все деловые разговоры ДГЦ

с линией сводятся к вопросам: «Подтянем график?», «Что прибыло после такого-то часа?», «А что отправлялось?».

Это «подтянуть график» говорит само за себя и как нельзя лучше характеризует гнилую практику руководства всей поездной работой распорядительного отдела.

С 6 и 18 часов ведение графика совершенно прекращается. Восстанавливается он лишь после вступления на дежурство новой смены в 9 и 21 час. В это время составляется в 3-х экземплярах поездное положение. А так как техников по обработке его не хватает, ДГЦ составляют его сами, переписывая данные друг у друга по всем кругам. Вступивший ДГЦ входит в курс дела примерно часам к 22, а уже к 24 часам нужно вновь иметь поездное положение, на составление которого требуется также не менее часа.

Таким образом за сутки 14 часов уходит на составление поездного положения, всевозможных сводок по грузовой работе, на дачу сведений разным и «особым группам» при управлении дороги, в том числе и группе Наркомчермета, у которой, кстати сказать, есть свои диспетчеры. Лишь 10 часов остается на непосредственную поездную работу. Кроме того, сам т. Куницкий и его заместитель т. Дайнаков ежедневно по два-три часа занимают селектора. На прямую работу ДГЦ остается 7-8 часов в сутки!

Такое положение в организации работы оперативного аппарата штаба дороги дальше продолжаться не может. Надо решительно перестроить всю работу распорядительного отдела в соответствии с требованиями военного положения на дорогах и сделать отдел боевым штабом социалистического соревнования на дороге, штабом борьбы за воинскую дисциплину в организации поездной работы. Этого требуют интересы государства.

К. ЩЕРБАКОВ.



Машинист крана Ананий Черепанов награжден значком „Почетному железнодорожнику“

Приказом Наркома тов. Л. М. Кагановича старший машинист топливного склада Свердловск-сортировочная, машинист скоростного снабжения паровозов углем, Ананий Черепанов награжден значком «Почетному железнодорожнику».

Ананий Калистратович Черепанов своей стахановско-лунинской работой привел в образцовое состояние кран и максимально использовал его мощность. В условиях суровых уральских морозов он подавал на паровоз тонну угля за 0,9 минуты при норме 3, достигнув таким образом подачи 450—500 тонн угля за смену.

Организовав четкую, слаженную работу всех бригад, т. Черепанов увеличил время между промывками крана в два раза, организовал прием и сдачу дежурства без прекращения подачи угля на паровозы.

«Начальникам дорог и начальникам паровозных служб, — говорится в приказе, — распространить и внедрить ценный опыт работы т. Черепанова по скоростному снабжению паровозов углем и уходу за краном».

НЕ ОСЛАБЛЯТЬ БОРЬБУ ЗА ВЫСОКИЙ УРОЖАЙ

Установленный НКПС план весеннего сева по дороге выполнен на 110 проц. Зернобобовых посеяно на 40 проц, и картофеля на 30 процентов больше задания. По сравнению с прошлым годом посевные площади по всем культурам расширены на 1313 гектаров. Большинство хозяйств, закончивших сев, продолжают его сверх плана.

Значительных успехов в расширении посевных площадей добились подсобные хозяйства орсов и хозяйств дороги. По этим хозяйствам посеяно на 1300 га больше, чем в прошлом году.

В соревновании за лучшее проведение посевных работ Тюменское отделение заняло первое место. Оно обеспечило выполнение и перевыполнение планов сева по всем подсобным хозяйствам. Неплохие показатели имеют Кузинское и Егоршинское отделения.

Грязновский совхоз (директор т. Прокопьев), Лайский (т. Перепелица), орсы Тюмени (нач. т. Сосин) и Егоршино (нач. т. Коган) провели сев в ран-

ние и уплотненные сроки.

Образцы сознательного отношения к труду показали передовые стахановцы полей. Бригады открытого грунта Лайского совхоза комсомолка т. Мокиенко умелой организацией труда обеспечила ежедневную посадку 8 га картофеля при задании 6-7. Тракторист этого же совхоза т. Лопуновский дни и ночи находился в поле, перевыполнял нормы пахоты, сева и оказывал помощь молодым трактористам. Трактористы Грязновского совхоза тт. Решетников, Королева, Рожина и другие перевыполнили нормы на 35-120 проц, и сэкономили свыше 200 килограммов горючего.

Но нашлись в этом году и такие руководители, которые не обеспечили выполнение плана сева. Начальник станции Дружинино т. Симонов получил задание посеять 4 га картофеля. Он не принял мер для выполнения даже этого мизерного плана. До сих пор на станции еще не приступали к севу и, видимо, об этом не думают. Как

видно, интересы личного хозяйства т. Симонов ставит выше интересов коллектива.

Не организовал подготовку к севу и начальник Камышловского депо т. Исачкин. В результате здесь на 2 июня план сева выполнен только на 40 проц. Недосеяно 4 га зернобобовых и 6 га картофеля.

Вскрыты также нетерпимые случаи обмана государства — представление ложных сведений о ходе сева. Начальник Надеждинского вагонного участка Суслонин и его заместитель Лесин встали на путь очковтирательства. Они сообщили о засева площади в 114 га, а фактически засеяли 3,9. Суслонин и Лесин исключены из партии и будут привлечены к уголовной ответственности.

Первый этап борьбы за высокий урожай и развитие собственной продбазы на дороге завершен удовлетворительно. Сейчас главная задача заключается в том, чтобы отрешиться от передышки после сева и все внимание направить на проведение прополки, уход за посевами и на подготовку материальной технической базы к уборочной кампании.

Необходимо извлечь уроки из

опыта прошлого года, когда в Егоршинском и Дружининском совхозах, в орсе Свердловск-пассажирская, в подсобных хозяйствах паровозного депо Камышлов, Егоршинском вагонном участке, в результате запоздалой прополки полностью погиб посев моркови, свеклы, турнепса и других культур.

Вести неослабную борьбу с сорняками, не ожидая их отрастания, содержать поле под овощами и картофелем в хорошем состоянии, своевременно проводить полив, подкормку, ежедневную обработку, организовывать охрану посевов от полевых хищников — долг каждого руководителя подсобного хозяйства.

В каждом совхозе и подсобном хозяйстве необходимо выделить лучшие участки овощей и картофеля и тщательным уходом обеспечить ранний выход овощей для столовых.

Все эти мероприятия нужно предусмотреть в рабочем плане прополочной кампании, определить потребность в рабочей силе и приступить к прополке отдельных участков, как только появятся сорняки.

Не меньшее значение приоб-

ретают вопросы подготовки к уборочной кампании: ремонт и приобретение уборочных машин и инвентаря, ремонт и подделка бочко-тар, дошников, строительного навесов, молотильных токов, овощехранилищ и зерносушилок.

Уже сейчас нужно подумать о транспортных средствах для вывозки с полей продукции и подвоза ее к объектам зимнего хранения.

Совхозам и подсобным хозяйствам теперь же нужно всерьез заняться обучением к сельхозработам крупного рогатого скота, постройкой телег-бестарок, подделкой тачек, чтобы всеми доступными средствами с полей урожай вывезти своевременно, уберечь его от порчи и гибели.

Держать поля в идеальной чистоте, не допускать хищения урожая и полностью сберечь его, встретить уборочную в боевой готовности — вот наши очередные задачи.

А. РАТНЕР — зам. нач. дороги по рабочему снабжению, начальник ДОРУС'а.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.