

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 67 (2361) Четверг, 10 июня 1943 г. Год издания 10 л
Цена 15 коп.

МОСКВА, КРЕМЛЬ—

товарищу СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович! В прошлом мы были бесправные, обездоленные кочевники. Благодаря советской власти, большевистской партии и лично Вашей заботе о народах Казахстана, мы добились культурной, зажиточной жизни.

Проклятые немецкие бандиты ворвались в нашу страну, чтобы уничтожить свободу и независимость нашей родины, чтобы превратить нас в рабов и вернуть к жуткому прошлому, но никогда не бывает этому.

У меня, как и у каждого советского человека, есть одно большое и заветное желание — скорее разгромить немецко-фашистских бандитов и очистить от гитлеровской погони священную советскую землю. Для того, чтобы это желание сбылось, для того, чтобы вся наша страна опять зажила свободной, счаст-

ливой жизнью, ничего не пожалю.

Стремясь всеми силами помочь героической Красной Армии в предстоящих решительных боях с лютым кровавым врагом, подписываюсь на Второй Государственный Военный Заем на сумму 1 миллион 36 тысяч рублей, которые вношу наличными. Полученные облигации полностью сдаю в фонд обороны страны.

Пусть грозные боевые машины, построенные на мои средства, обрушат шквальный огонь, ливень снарядов на фашистские головы и ускорят окончательный разгром немецких разбойников.

От всего сердца желаю Вам, товарищ Сталин, долгих лет жизни и крепкого здоровья.

БЕРДЫБЕКОВ КААПЕ — председатель колхоза им. Карла Маркса, Пахтааральского района, Южно-Казахстанской области.

ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКАЯ ОБЛАСТЬ, ПАХТААРАЛЬСКИЙ РАЙОН, КОЛХОЗ ИМЕНИ КАРЛА МАРКСА ПРЕДСЕДАТЕЛЮ КОЛХОЗА ТОВАРИЩУ БЕРДЫБЕКОВУ

Прошу принять мой привет и благодарность Красной Армии, товарищ Бердыбеков, за Вашу заботу об обороне Советского Союза.

И. СТАЛИН

Повседневню руководить соревнованием — обязанность профсоюзных организаций

Подводя итоги предмайского социалистического соревнования трех дорог Урала, железнодорожники добились соревнования и взяли дополнительные обязательства, в которых говорится: «Самоотверженным трудом завоеваем почетное право первыми подписать полугодовой отчет-рапорт уральцев товарищу Сталину, достойно встретим Всесоюзный День железнодорожника». И нужно сказать, что отдельные коллективы, как, например тюменские путейцы, горьковские вагонники, завоевавшие первенство в соревновании, удерживают его и сейчас.

Успехи этих коллективов по выполнению производственных измерителей достигнуты в первую очередь потому, что партийные и профсоюзные руководители, а также хозяйственники не формально, а по существу руководили соревнованием.

Социалистическое соревнование, как известно, самое мощное средство постоянного роста производительности труда. И только там, где соревнованием повседневно не руководят, где профсоюзные организации занимают им от случая к случаю, там нечего рассчитывать на производственный успех. Характерным примером может служить паровозное депо Свердловск-пассажирская, которое долгое время устойчиво занимало первое место на сети, систематически шло вперед, а затем утратило первенство, потеряло все завоеванные знамена и сейчас, в летнюю пору, работает хуже, чем зимой.

Железнодорожники Советского Союза горячо подхватили призыв южно-уральцев о развертывании соревнования в честь Сталинского Дня железнодорожника. Их обращение стало предметом широкого обсуждения на рабочих собраниях.

В ответ на это обращение коллектив нашей дороги взял на себя ряд обязательств и борется за их выполнение. Казалось бы, вся работа профсоюзных организаций — месткомов и районных комитетов должна быть развернута вокруг этих обязательств, все внимание должно быть направлено на организацию соревнования коллективов. Но на деле этого не оказалось.

Чем, спрашивается, занимался тот же Свердловский райком союза (председатель Ничков), если на некоторых предприятиях, как, например, в Свердловском вагонном участке, находятся люди и даже целые бригады, не знающие ничего об обращении южноуральцев.

А в это время в Дорожный комитет поступают с линии сводки «охвата», участвующих в обсуждении письма южно-уральских железнодорожников, которые заносятся в большие таблицы, подшиваются в папки. Бюрократическая машина движется, разговоры о соревновании профработники ведут много, а существо дела стоит на очень низком уровне.

И все это потому, что много формализма и очень мало живого руководства. Низовые работники в цехах редко видят своих руководителей из районных комитетов и Дорпрофсожа, хотя они нуждаются в помощи, в практическом совете.

Социалистическое соревнование — это великая сила. С помощью его советский народ усиливает помощь фронту. Необходимо только полностью отрешиться от формализма в руководстве соревнованием, побольше инициативы его организовать и расширять. Ответственность за это лежит в первую очередь на профсоюзных организациях, на их руководителях.

Коллектив дороги дал займы государству 128,4 процента месячного заработка

Сумма подписки растет

Несмотря на то, что реализация Второго Военного Займа на дороге завершилась в первые же сутки его выпуска, подписка продолжается. Патриоты-железнодорожники уральской магистрали дали займы государству 128,4 проц. месячного заработка.

Активно участвуют в подписке на заем члены семей железнодорожников. Они приобрели облигаций на 248.275 рублей.

В числе передовых подписчиков — кузнецкие железнодорожники. Сумма их подписки составляет 135,9 процента к фонду месячного заработка.

Горячо поддержали постановление правительства надеждинские железнодорожники, которые на много превысили заданную сумму подписки.

На 155 процентов к фонду зарплаты

С единодушным одобрением встретили выпуск нового займа железнодорожники Дружининского узла. Каждый патриот выразил желание своими средствами помочь героическим защитникам родины быстрее разгромить немецко-фашистских захватчиков.

Первым закончил подписку коллектив вагоноремонтного пункта, который дал займы государству 170 проц. своей месячной зарплаты. Паровозники подписались на 161 проц.

Работники клуба реализовали заем на сумму, составляющую 189,3 проц. их зарплаты. Активно участвовали в подписке на заем домохозяйки. Они приобрели облигаций на 1.360 рублей.

Через четыре часа после выпуска займа дружининцы закончили его реализацию. Сумма подписки в их коллективе составляет 155 проц. месячного фонда зарплаты.

А. МОНАКОВ — председатель узлового месткома.

По скоростному методу

Патриоты Нижне-Тагильского отделения подкрепляют свою подписку на Второй Военный Заем новыми производственными успехами.

Диспетчер т. Балакин Виктор, дежурный по станции Кушва т. Заводова и автоматчик т. Полев организовали скоростную обработку поездов.

Дежурный по станции Гороблагодатская т. Воробьев и автоматчик т. Бушмелев ускорили оборот чусовских электропоездов более, чем в четыре раза.

Машинист т. Мужиков, соревнуясь с диспетчером т. Патрикеевым, провел поезд по участку с выполнением участковой скорости на 170 процентов.

А. ПАШЕНКО — зам. начальника отделения.



Н. ВОЛКОЕДОВ — машинист депо Тюмень. Его бригада совместно с бригадой напарника т. Нетесина дала займы государству 20.000 рублей. Фото А. Шаевича.

ВСЕ ПОЕЗДА — ПО ГРАФИКУ

Выпуск нового займа движением ознаменовывают новыми успехами в продвижении поездов. В ночь на 7 июня диспетчер Тагильского отделения т. Патрикеев отправил сверх задания два поезда с углем и обеспечил 100-процентное проследование поездов по графику, ввел в расписание опаздывающие поезда. Выполняя договор на социалистическое соревнование с машинистами, т. Патрикеев обеспечивал пропуск срочных маршрутов по «зеленой улице».

В этот же день диспетчер На-

деждинского отделения т. Шемет отправил по расписанию 96 процентов поездов и выполнил план проследования на 100 процентов. При этом сверх задания был отправлен один маршрут с углем.

Диспетчер Надеждинского отделения тов. Мельник обеспечил 100-процентное проследование и отправление поездов по графику.

К. СТАДНИЧЕНКО — старший помощник начальника распорядительного отдела по поездной работе.

Безотцепочная выгрузка

6 июня со станции Синарская вышел (сборный) поезд. В его составе было 48 вагонов под выгрузку для станции Марамзино.

Диспетчер Свердловского отделения т. Ганин и начальник станции т. Коровин организовали безотцепочную выгрузку.

К моменту прибытия поезда на станцию на путях находились рабочие грузополучателей, заранее извещенные дежурным по станции т. Егоровой. Вышли и свободные работники станции. Немедленно после остановки

поезда началась выгрузка, которая была закончена за 1 час 50 минут.

Не отцепляя вагонов, поезд отправился далее. 48 вагонов за эти же сутки были поданы под погрузку, и часть из них была загружена.

Начальнику станции т. Коровину, дежурному по станции т. Егоровой, техруку фабрики т. Кукарцеву и бригадиру т. Сидорову зам. начальника Свердловского отделения т. Викулов объявил благодарность.

ПО ПРИМЕРУ СВЕРДЛОВСКИХ ПУТЕОВОХОДЧИКОВ

По примеру свердловских путеоводчиков на 1 околотке Баженовской дистанции организовались две кооперированные бригады.

Первая бригада в составе путеоводчиков тт. Говорухина, Равкина и Пучинцева, и вторая в составе тт. Лаптева, Ведерникова и Филиппьева приступили к работе 20 мая.

Вместе с бригадиром пути т. Ситниковым и дорожным мастером т. Широковым они установили точный перечень необходимых работ и уже сменили 18 шпал, перешили путь на 200 концах шпал, убрали 200 пучинных карточек, зачистили заусеницы на 400 концах шпал.

Б. ЛЕВИТАН — зам. нач. дистанции по политчасти.

КОЛЛЕКТИВУ СТАЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ ПРИСУЖДЕНО ЗНАМЯ 3 ГВАРДЕЙСКОЙ СТРЕЛКОВОЙ ДИВИЗИИ

Постановлением Областного жюри признан победителем в соревновании за Знамя 3 Гвардейской стрелковой дивизии коллектив станции Свердловск-пассажирская, выполнивший в мае план погрузки на 154,6 и выгрузки на 101,6 процента.

Жюри постановило: переходящее Красное Знамя 3 Гвардейской Стрелковой дивизии вручить станции Свердловск-пассажирская, передав его от коллектива станции Свердловск-сортировочная.

БОРЯСЬ ЗА ВОИНСКУЮ ДИСЦИПЛИНУ НА КАЖДОМ ПРЕДПРИЯТИИ, ЗАВОЮЕМ ПЕРВЕНСТВО В СОРЕВНОВАНИИ ТРЕХ ДОРОГ УРАЛА!

Необоснованный оптимизм

Председатель Свердловского райкома союза железнодорожников т. Ничков настроен оптимистически.

—Мы ориентировали, нацеливали народ на соревнование с коллективом Южно-Уральской, — говорит он.

—Как «ориентировали», как «нацеливали»?

—Послали телефонограмму всем месткомам...

И хотя т. Ничков уверен в выполнении своего оперативного предписания, никаких следов этого в райкоме союза нет. Где и как прошло обсуждение обращения южноуральцев о достойной встрече Дня железнодорожника, какие дополнительные обязательства взяли коллективы станций, цехов, бригад, — неизвестно.

Как же в действительности происходит соревнование и как им руководит т. Ничков?

За работу в марте вагонный участок Свердловск-пассажирская завоевал переходящее Красное Знамя Третьей Гвардейской стрелковой дивизии. В следующем месяце это знамя не было удержано. В апреле участок занял в соревновании третье место на дороге, а мае — седьмое.

Положение явно тревожное, свидетельствующее об ослаблении соревнования.

Однако райком союза не удосужился проанализировать причины ухудшения работы участка, обсудить их на президиуме райкома, помочь профсоюзной организации вернуть предприятию утраченное первенство.

Не считая нужным проверять, как проходит обсуждение обращения южноуральцев, райком союза не знает, что в вагонном участке ограничили механическим зачением этого важнейшего документа, что многие вагонники не слышали даже о его существовании.

Бригадир автоматного цеха т. Мельников и все члены бригады заявили:

— Мы не имеем понятия, с чем обращаются к нам южноуральцы.

— Я решительно ничего не

знаю об этом обращении, — говорит слесарь тов. Исаков.

Не знают в райкоме союза и о том, что в вагонном участке не взяты дополнительные обязательства к Дню железнодорожника, что местком решил механически «продлить» на июнь предмайские договоры. Правда, для исправления этого положения председатель месткома тов. Пермяков решил «помочь» профсоюзам и мастерам перезаключить договоры. 2 июня он сам для каждого цеха составил проекты договоров — всего 8!

Эту ошибку молодого, не имеющего достаточного опыта профработы председателя месткома т. Ничков не только не поправил во время, но узнал о ней последним.

Несмотря на то, что вагонный участок находится под боком у райкома союза, тов. Ничков не помнит, когда последний раз он был у вагонников. А побывать ему следовало бы: общая доска показателей там не заполнялась с апреля, а в автоматном цехе с 14 мая.

Не только в вагонном участке Свердловск-пассажирская, но и на других предприятиях отделения неблагополучно с организацией социалистического соревнования, с обсуждением обращения коллектива Южно-Уральской. В вагонном депо Свердловск-сортировочная также многие незнакомы с ним и не имеют дополнительных обязательств. Назначенный для проведения беседы мастер цеха капитального и среднего ремонта вагонов тов. Тушин не прочел обращения только потому, что не было газет.

И хотя факты неумолимо говорят о том, что Свердловский райком союза не руководит соревнованием, предоставил его самотеку, не обеспечил широкого обсуждения обращения железнодорожников Южно-Уральской, т. Ничков остается верен своему оптимистическому настроению. И очень плохо, что этот «оптимизм» тов. Ничкова не нашел должной оценки в Дорпрофсоже. **А. АПТОВА**



П. СЛЮНИНА — слесарь аппаратного цеха электродепо Свердловск-сортировочная. Работая по-стахановски, она вырабатывает за смену до 4 норм.

Фото А. Шаевича.

По методу Краснова

В ответ на обращение южноуральцев смена дежурного по горке станции Смычка тов. Баркова и старшего башмачника тов. Демина с честью выполняет свои обязательства.

В ночь на 4 июня смена распустила с горки на 151 вагон больше нормы и сформировала 7 красновских поездов.

По-военному, четко работали составитель т. Перевозкин, сцепщик т. Шистеров, машинист горочного паровоза т. Ромашев.

Умело организуя торможение вагонов, помогали формировать красновские поезда башмачники тт. Лобок, Жуков и Брочина.

На планерке смена заявила, что свои успехи закрепит и добьется еще лучших результатов.

В. ЖИЛЕНКОВ — нач. горки.

Не искажать Дисциплинарный устав

Указ правительства от 15 апреля и Устав о дисциплине дают командирам транспорта большие права в наведении воинского порядка на железных дорогах. Однако в практике применения Устава есть случаи его искажения.

Так, заместитель начальника дистанции связи Купва т. Гридин издал приказ о наложении административного взыскания на т. Мещерякова — не подчиненного ему электромеханика восстановительного поезда. И только за то, что последний не выехал со своей бригадой на совещание в рабочее время. А кто дал право т. Гридину отрывать людей от работы?

Начальник строительно-монтажной дистанции связи т. Горячко наложил взыскание на рабочего связи т. Турбакова, сблизив ему разряд с 5 на 4. Между тем Уставом дается право снижения в занимаемой должности, а не разряда.

Находятся также командиры, которые вместо действительного укрепления дисциплины демонстрируют лишь показную «строгость», не имеющую ничего общего с командирской требовательностью. Начальник телеграфно-телефонной станции Управления дороги т. Таланкин решил, что отныне он может посягать на свободное от дежурства время своих подчиненных. Он запретил без его разрешения отлучаться из дома даже в нерабочее время.

И, наоборот, есть случаи, когда низовые командиры не используют всех прав, данных им Уставом. Еще ни один старший по смене телеграфа, телефона, ни один старший механик 4 Свердловской дистанции связи не объявил ни одного поощрения и не наложил ни одного взыскания, хотя нарушителей дисциплины было здесь немало.

За время действия Устава производительность труда на 4-й дистанции связи не поднялась, несмотря на общее укрепление трудовой дисциплины. Это результат того, что упускается важнейшее звено — работа о повышении квалификации отстающих. В сменах телеграфной станции управления дороги тт. Лузиной, Великопольской и Сердюковой 5—7 человек систематически не выполняют норму. Телеграфистки тт. Морозова, Макаревич, Лысова, и другие из месяца в месяц вырабатывают только 70—75 процентов нормы. И это никого не беспокоит.

В Уставе говорится, что воинская дисциплина обязывает каждого работника транспорта точно выполнять возложенные на него обязанности и установленные нормы выработки. Этот параграф Устава в свою очередь налагает обязанность на командиров помогать отстающим в освоении норм.

А. АРХИПОВ — начальник отдела приема и увольнения.

В ВОЕННОМ ТРИБУНАЛЕ

ЗА ДЕЗЕРТИРСТВО — К 8 ГОДАМ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ

Ремонтный рабочий 1 околотка 2-й дистанции пути Свердловск-сортировочная Никитина 10 мая самовольно оставила производство. 8 дней она работала у част-

ных граждан на кошке огорода. 19 мая она была задержана милицией.

Дезертировав с транспорта, Никитина нарушила воинскую дисциплину. Военный трибунал приговорил ее к 8 годам лишения свободы с отбыванием заключения в исправительно-трудовых лагерях.

ДЕЗОРГАНИЗАТОР ПРОИЗВОДСТВА ПОЛУЧИЛ ПО ЗАСЛУГАМ

Старший осмотрщик-автоматчик вагонного участка Свердловск-пассажирская Путков 24 мая во время исполнения служебных обязанностей, связанных с движением поездов, напился пьяным.

Зайдя в помещение пункта осмотра южного парка станции, Путков учинил дебош. Он заманился ножом на старшего осмотрщика вагонов, изрезал в клочья настольный журнал представления поездов к техническому осмотру и, сломав телефонную трубку и оборвав проводку, вывел из строя телефон диспетчерской связи.

Эти преступные действия хулигана были прекращены только тогда, когда он был связан и доставлен в милицию.

Военный трибунал приговорил Путкова к 10 годам лишения свободы.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**

Нетерпимая практика использования молодых кадров

Перед нами письмо двух молодых рабочих, написанное со всей открытостью ребячьей души: «Мы, комсомольцы, слесари паровозного депо Тюмень-Мирный и Суровцев, работаем, не считаясь со временем — сколько надо. Нам по 15 лет. Мы часто слышим ругань начальника Перминова: что соплю, то распустили! Нам на это очень обидно, хотя под носом и сухо. Работа у нас грязная, а умыться нечем. Так грязными, как поросята, ложимся в постель. Когда мы просим мыло, начальник кричит: зачем шли на грязную работу...»

Что же предпринял получивший на свое имя это письмо начальник сектора рабочих кадров т. Никифоров? Он ограничился назидательным ответом, в котором «по-отчески» распекает несозрелых ребят, а затем... подшил письмо к делу.

Между тем письма с жалобами, которые продолжают поступать не только в адрес управления дороги, но и в наркомат, свидетельствуют об антигосударственной практике использования молодых кадров.

И после приказа наркома № 608 не прекращается исполь-

зование молодых рабочих не по специальности и даже в качестве чернорабочих. В вагонном участке станции Смычка (нач. т. Кириллов) ребята вместо самостоятельной работы на станках по присвоенному им при выпуске из школ ФЗО разряду заняты на розыске деталей, на подноске материала, на сборе металлического лома. Здесь же 16 токарей долгое время использовались на слесарной работе. Их решили перевести на новую квалификацию. Понадобилось вмешательство наркомата, чтобы прекратить это безобразие.

Вопреки приказу о переводе новых кадров на сдельную оплату, на многих предприятиях они работают повремено, например, в цехах паровозного депо Свердловск-пассажирская. Здесь 13 молодых рабочих промышленного цеха получают оклад. Мастер цеха т. Ложеницын оправдывает это положение низкой квалификацией молодежи. Вместо того, чтобы привлечь опытных рабочих к обучению новичков, он дает им повод отказаться от этого, во всеуслышание заявляя о нежелании использовать присланную в цех «мелкоту».

Предоставленные сами себе, молодые рабочие не овладевают

своей квалификацией, месяцами работают на одном разряде, теряют интерес к повышению производительности труда. В Свердловском депо с нового года не повысили в разряде почти ни одного молодого рабочего.

Нет заботы о многих предприятиях и о бытовом устройстве новых кадров. Молодые рабочие Тюменского паровозного депо (нач. Богданов) живут в антисанитарных общежитиях, спят на кроватях без сеток и даже досок, используя вместо них табуретки. Белье меняется редко. В депо Свердловск-пассажирская десятки молодых рабочих живут в вагонах, мало приспособленных к культурному отдыху. В одном из вагонов — клопы. Начальник депо т. Борцов не скрывает, что за 4—5 месяцев он ни разу не был в общежитиях и не знает, как в них живут.

Такова непривлекательная картина положения молодых рабочих на многих предприятиях дороги. Оно приводит к упадку трудовой дисциплины, к самовольному оставлению производства. Уже после Указа правительства о введении воинского положения на железных дорогах дезертировало с транспорта 23

молодых рабочих. Даже после введения Дисциплинарного устава имеется 20 случаев прогулов, наложено 90 различных взысканий, из них 19 арестов.

Еще в декабре 1942 года приказом наркома было предложено решительно улучшить использование молодых рабочих, их положение на производстве. Проверка выполнения этого приказа еще в январе обнаружила вопиющие факты его нарушения.

Немного немало — три месяца потребовалось для того, чтобы по материалам обследования составить приказ по дороге. И, наконец, 1 апреля этот приказ, за подписью зам. начальника дороги, — начальника отдела кадров т. Тарасова вышел. Печальна судьба этого, с трудом сочиненного приказа. Из множества экземпляров ни один не дошел до главного адресата — т. Никифорова. Между тем именно ему т. Тарасов поручил к 1 мая 1943 г. проверить выполнение настоящего приказа и о результатах доложить.

1 мая давно миновало. Приказ остался невыполненным, и положение молодых рабочих на многих предприятиях дороги по-прежнему нетерпимо. **А. ЛЕОНИДОВ.**