

ПУТЕВКА

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

№ 72 (2366) Вторник, 22 июня 1943 г. Год издания 10 в. Цена 15 коп.

Налет нашей авиации на аэродромы противника

В ночь на 19 июня наша авиация дальнего действия произвела налет на аэродромы противника. Особенно сильной бомбардировке был подвергнут один из аэродромов северозападного Брянска. Наблюдением отмечены прямые попадания бомб в расположение немецких самолетов. На территории авиамастерских, авиагородка, в районе складов горючего и боеприпасов возникли многочисленные пожары. Отдельные очаги пожара потом слились в один большой пожар, сопровождавшийся сильными взрывами. Все наши самолеты вернулись на свои базы.

Снизить рабочий парк вагонов

Последние дни дорога держит рабочий парк вагонов выше нормы, установленной техническим планом НКПС. Излишние вагоны, занимая пути станций и заводов, мешают своевременно формировать составы, во время отправлять поезда и без задержки пропускать проходящие маршруты. Рост рабочего парка начинает сковывать маневренную способность дороги и отрицательно отражается на выполнении заданий по перевозкам.

На днях Свердловское отделение держало нечетные поезда на подходе в то время, когда парк приема станции Свердловск-Сортировочная пустовал. Задержка произошла потому, что пути станции Шарташ, Уктус и Свердловск-Пассажирская были переполнены поездами и вагонами, своевременно не убранными из-за плохого использования вывозных паровозов.

Из дня в день парк Свердловского отделения растет. Все больше и больше уменьшается маневренность решающего узла дороги, а это дает себя чувствовать и на других отделениях, в частности на Тагильском и Надеждинском, где рабочий парк также значительно завышен. Особенно затруднение испытывают станции Надеждинского узла, имеющего большой избыток вагонов рабочего парка.

Рост рабочего парка происходит прежде всего потому, что руководители отделений и службы движения прекратили борьбу за безоговорочное выполнение норм объема поездов по стыковым пунктам. По этой причине, например, до 18 июня станция Свердловск-Пассажирская не имела плана отправления поездов и работала по майскому заданию.

Ереминское движение в коллективах диспетчеров некоторых отделений ослабло. Только потому, что не было единого плана поезда и маневровой работы на том же Свердловском отделении — 16 июня не была выполнена норма сдачи поездов на Канзскую дорогу при наличии уже подвезенного груза в узел.

Ежедневно сбрасывать излишки рабочего парка вагонов с отделения на отделение и на соседние дороги — в этом сегодня главная задача. Для ее выполнения есть все условия. Надо помнить каждому работнику нашей дороги, что лишний вагон, задержанный на путях наших станций, — это не вовремя доставленное вооружение Красной Армии, сырье и топливо предприятиям Урала. Пора начинать усиленно готовиться к работе в зимних условиях. Приведение в норму рабочего парка вагонов — будет лучшей подготовкой дороги к зиме.

Необходимо максимально использовать такие резервы, как ступенчатая маршрутизация поездов, сдавание составов, внедрение единого технологического процесса работы станций и заводов, ускоренный оборот кольцевых маршрутов.

Близок день подписания полугодового отчета рапорта уральцев товарищу Сталину о выполнении своей клятвы. Приближается Сталинский день железнодорожника. Надо мобилизовать все силы коллектива дороги на борьбу за снижение рабочего парка.

Ширить соревнование за усиление помощи фронту, за лучшее выполнение клятвы товарищу Сталину!



Н. ШИПУНОВ — ремонтный рабочий 12 околотка Тюменской дистанции пути, систематически выполняет производственные задания на 125 процентов.

Фото А. ШАЕВИЧА.

Домохозяйки помогают путейцам

Домохозяйки 4 околотка дистанции пути Смычка вместе со свободными от работы путевобходчиками и переездными сторожами вышли 13 июня на воскресник.

Хорошо поработали патриоты железнодорожники. За 4 часа смонтировано 73 шпала, произведена балластировка пути на 320 погонных метрах.

Особенно хорошо работали путевобходчики тт. Лепач, Старостин, домохозяйки тт. Пулорез, Тихонова, переездные сторожа тт. Азанова и Михеева.

КОНОВАЛОВ — дорожный мастер.

Ускорили оборот паровозов

По инициативе командиров Тагильского отделения 17 июня был проведен ряд мероприятий по быстрейшему продвижению поездов. Главное внимание было обращено на ускорение оборота паровозов: организацию слаженной работы движущих и паровозников. Руководство работой по обороту паровозов возглавил старший диспетчер паровозного отделения т. Коровкин. Он одновременно с правильной расстановкой людей, точным расчетом оборота паровозов на стыковых пунктах отделения организовал социалистическое соревнование паровозников за перевыполнение норм пробега локомотивов, сокращение простоя паровозов в оборотных и основном депо.

Слаженная работа паровозников и движущих, строгий контроль за продвижением поездов и

Машинисту Ананию Черепанову вручена наркомовская награда

17 июня начальник паровозной службы т. Ионин вручил значок «Почетному железнодорожнику» знатному машинисту угледоимного крана топливного склада Свердловск-Сортировочная тов. Черепанову.

В своем выступлении т. Черепанов сказал, что обязательства, взятые им при подписании годового отчета уральцев товарищу Сталину, он выполнил. Простой паровоза под экипировкой он сократил на 220 процентов вместо 200, по обязательству.

Тов. Черепанов обязался с честью оправдать высокую награду наркома, образцово подготовить механизмы своего крана к зиме, еще более ускорить процесс подачи топлива на паровозы и передать свой опыт другим машинистам склада.

И. ПЕЛЬЦ — секретарь парторганизации.

Егоршинские паровозники выполняют клятву вождю

Готовясь к подписанию полугодового отчета-рапорта уральцев товарищу Сталину, егоршинские паровозники соревнуются за успешное вождение тяжеловесных поездов. Инициативу проявили коммунисты. Члены партии машинист т. Волков, его помощник т. Боярежних, кочегар т. Соколова взяли из Свердловска поезд более весовой нормы на 1000 тонн. На ст. Егоршино паровоз пропустили напроход до станции Алапаевск. Тов. Волков провел состав без остановок.

Машинист-коммунист т. Ефремов со своим помощником т. Хромовой и кочегаром т. Скутинным на участке Егоршино—Алапаевск провели тяжеловесный состав на 1000 тонн больше весовой нормы и сэкономили 1320 кг. угля.

На станции Туринск стоял тяжеловесный поезд со срочным грузом. Машинист т. Романов не

взялся вести этот состав. Тогда на контрольный пост выехал машинист член партии т. Нурдинов. Его бригада взяла обязательство доставить поезд в Егоршино по графику. Свое слово бригада сдержала. Поезд прибыл по расписанию, сэкономлено 1500 килограммов топлива.

По примеру коммунистов водят тяжеловесные поезда и беспартийные. Машинист т. Пономарев по участку Егоршино—Алапаевск провел поезд весом на 1000 тонн более нормы с перевыполнением нормы технической скорости на 2,3 километра.

Паровозники взяли на себя обязательство к дню подписания рапорта вождю — 1 июля своими силами в неурочное время выпустить паровоз из под'емочного ремонта.

Н. ПЛАСТИНИН — секретарь партбюро паровозного депо.



Николай БАКУЛИН — инициатор ереминского движения на Тюменском отделении. Его смена показывает образцы выполнения и перевыполнения норм предельного обмена.

Фото А. ШАЕВИЧА.

Скоростная выгрузка

Диспетчер Егоршинского отделения Валерий Попов упорно соревнуется за право быть в числе тех, кто первым будет подписывать полугодовой отчет-рапорт уральцев товарищу Сталину.

19 июня т. Попов успешно справился с заданием по выгрузке. На станцию П. (Салда) прибыл состав с коксом. Положение оказалось тяжелое, так как не было свободного фронта выгрузки. Он сумел изыскать дополнительный фронт и выгрузил 54 вагона в рекордно короткий срок. С момента прибытия груженого состава до отправления порожняка прошло всего 7 часов. Таким образом, т. Попов в два раза быстрее подал маршрут под выгрузку, выгрузил и отправил его в обратный рейс.

СВОИМИ СИЛАМИ ЗАГОТОВИЛИ ТОПЛИВО

Работники склада топлива Свердловск-Пассажирская решили своими силами заготовить дрова. 17 июня выехала специально организованная вертушка. Без ущерба для основной работы весь коллектив склада топлива, дровяного склада и кранового цеха был мобилизован на погрузку дров.

Всего было вывезено 1169 кубометров дров — количество, вполне достаточное для обеспечения топливом всего коллектива. В первую очередь дрова получают семьи фронтовиков.

Ф. ШАКИРОВ — секретарь парторганизации склада.

Р. ТЫШКОВ — нач. отделения, **Ф. КАРТАШЕВ** — уполномоченный нач. дороги.

В ВЦСПС и Наркомате Путей Сообщения

ВЦСПС и Наркомпути, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта в мае, признали победителями в соревновании, занявшими первые места, следующие железные дороги, предприятия железнодорожного транспорта, стройки и решали:

Оставить переходящие Красные Знамена Государственного Комитета Обороны и выдать первые премии: ж. д. им. Дзержинского Ф. Э., выдав первую премию 300.000 руб.; Московскому отделению паровозного хозяйства Октябрьской ж. д., выдав первую премию 60.000 руб.; паровозному депо Узловая (Московско-Донбасской ж. д.), выдав первую премию 100.000 руб.; Муромскому вагонному участку Казанской ж. д., выдав первую премию 70.000 руб.; Лискинской дистанции сигнализации и связи Юго-Восточной ж. д., выдав первую премию 50.000 руб.; Красноярскому паровозо-ремонтному заводу, выдав первую премию 200.000 руб.

Вручить переходящие Красные Знамена Государственного Комитета Обороны и выдать первые премии:

Валуйскому отделению движения Московско-Донбасской ж. д. передав знамя от Лискинского отделения движения Юго-Восточной ж. д., выдав Валуйскому отделению движения первую премию 195.000 руб.; станции Курск ж. д. им. Ф. Э. Дзержинского, выдав первую премию 120.000 руб.; Котельнической дистанции пути Горьковской ж. д., передав знамя от Тюменской дистанции пути ж. д. им. Л. М. Кагановича, выдав Котельнической дистанции пути первую премию 90.000 руб.

ВЦСПС и НКПС признали победителями в социалистическом соревновании, занявшими вторые места, следующие железные дороги, предприятия и решали:

ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ
Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:
Октябрьской ж. д., Южно-Уральской ж. д.

Вручить переходящее Красное Знамя НКПС Томской ж. д., передав знамя от Туркестано-Сибирской ж. д.

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ДВИЖЕНИЯ И ПАССАЖИРСКИМ ОТДЕЛЕНИЯМ
Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Тбилисскому отделению движения Закавказской ж. д. им. Берия Л. П.; Краснодарскому отделению движения ж. д. им. Ворошилова К. Е.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС:

Пензенскому отделению движения ж. д. им. Куйбышева В. В., передав знамя от Бологовского отделения Октябрьской ж. д.; Топкинскому отделению движения Томской ж. д., передав знамя от Беловского отделения движения Томской ж. д.; Лиховскому отделению движения Юго-Восточной ж. д., передав знамя от Валуйского отделения Московско-Донбасской ж. д.

ПО СТАНЦИЯМ

Оставить переходящее Красное Знамя НКПС и выдать вторую премию:

Станции Свердловск - сортировочная ж. д. им. Л. М. Кагановича (нач. т. Иванов, секретарь партбюро т. Станин), выдав вторую премию 60.000 руб.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Станции Челябинск Южно-Уральской ж. д., передав знамя от станции Кинель ж. д. им. В. В. Куйбышева; станции Перово Ленинской ж. д., передав знамя от станции Лосиноостровская Ярославской ж. д.; станции Волховстрой Северной ж. д., передав знамя от станции Шлиссельбург Октябрьской ж. д.; станции Касторная - Курская Московско-Донбасской ж. д., передав знамя от станции Елец той же дороги; станции Грозный Орджоникидзевской ж. д.

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Кировоградскому отделению паровозного хозяйства, передав знамя от Грозненского отделения паровозного хозяйства Орджоникидзевской ж. д.; Краснодарскому отделению паровозного хозяйства ж. д. им. К. Е. Ворошилова, передав знамя от Лискинского отделения паровозного хозяйства Юго-Восточной ж. д.; Вологодскому отделению паровозного хозяйства Северной ж. д., передав знамя от Тульского отделения паровозного хозяйства ж. д. им. Ф. Э. Дзержинского.

ПО ПАРОВОЗНЫМ И ЭЛЕКТРОВАЗНЫМ ДЕПО

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Паровозному депо Новосибирск Томской ж. д., паровозному депо Москва - сортировочная Ленинской ж. д., паровозному депо Сары-Озек Туркестано-Сибирской ж. д., электровозному депо Тбилиси Закавказской ж. д. им. Берия Л. П.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Паровозному депо Ружино Приморской ж. д., передав знамя от паровозного депо Боготол Красноярской ж. д., паровозному депо Касторное Московско-Донбасской ж. д.

ПО ВАГОННЫМ УЧАСТКАМ, ДЕПО И ВАГОНРЕМОНТНЫМ ПУНКТАМ

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Горьковскому вагонному участку Горьковской ж. д., Поворинскому вагонному участку Юго-Восточной ж. д., Сталинградскому вагонному участку Юго-Восточной ж. д., Мичуринскому вагонному депо Ленинской ж. д.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Вагону-ремонтному пункту станции Кинель ж. д. им. В. В. Куйбышева, передав знамя от вагоноремонтного пункта Бердя-

уш Южно-Уральской ж. д.; Топкинскому вагонному участку Томской ж. д., передав знамя от Гороблагодатского вагонного участка ж. д. им. Л. М. Кагановича.

ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Волховстроевской дистанции Северной ж. д.; Уральской дистанции Рязано-Уральской ж. д.; Исиль-Кульской дистанции Омской ж. д., машинно-путевой станции № 51.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии следующим дистанциям: Поворинской Юго-Восточной ж. д., передав знамя от Котельнической Горьковской ж. д.; Гудермесской Орджоникидзевской ж. д., передав знамя от Московской дистанции Ярославской дороги.

ПО ДИСТАНЦИЯМ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Тихорецкой ж. д. им. К. Е. Ворошилова, Седьмой Ленинград-Московской-Сортировочной Октябрьской ж. д.

Вручить переходящее Красное Знамя НКПС и выдать вторую премию:

Первой дистанции Московско-Смружной ж. д., передав знамя от второй дистанции связи Московского Метрополитена имени Л. М. Кагановича.

ПО ЗАВОДАМ НКПС

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Уфимскому паровозоремонтному заводу, вагоноремонтному заводу (Памяти революции 1905 года), Кизил-Арватскому вагоноремонтному заводу.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Вологодскому паровозо-вагоноремонтному заводу, передав знамя от Алатырского паровозоремонтного завода; заводу «Машиностроитель», передав знамя от Читинского паровозоремонтного завода.

Оставить переходящее Красное Знамя НКПС и выдать вторую премию Люберецкому электротехническому заводу.

ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОЙКАМ

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Строительству № 9, строительству № 62, строительству № 115 «Мостотреста», мехколонт № 2 Желдорстроймеханизации.

Вручить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Строительству № 8 (108), пятому стройучастку строительства № 102, передав знамя от восьмого стройучастка строительства № 60.

ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС и выдать вторые премии:

Заводоуковскому лесранхозу треста «Свердтранлес» (нач. т. Лызов), выдав вторую премию 50.000 рублей; Вязоградскому лесранхозу треста «Свердтранлес».

Почему Гороблагодатский вагонный участок потерял Знамя НКПС

— Почему мы отстали с выполнением программы? — говорит начальник участка тов. Швейский. — Занялись посевной на подсобном хозяйстве: рабочих снимали на сев, сами занимались своим, ну и дело с программой пошло хуже.

Если верить тов. Швейскому, во всем виновата посевная. Но дело не в посевной, а в беспечности, в безответственном отношении самих командиров. Ведь справились же на других участках и с севом и с выполнением производственной программы. А здесь пошла по иному пути. Не укомплектовав своевременно рабочей силой подсобное хозяйство, командиры участка стали пачками снимать на сев рабочих из цехов, снимать без разбора, без учета выполнения программы. Вопреки указаниям ВЦСПС, тов. Швейский стал отпускать рабочих для посева на индивидуальных огородах в ущерб выполнению производственных заданий.

Работа цехов была форменным образом дезорганизована. Резко снизилась производительность труда, ухудшилось качество ремонта вагонов. Производственные показатели ухудшились. От прежней ритмичной работы по графику не осталось и следа.

Если в апреле участок выполнял план капитального ремонта на 146 проц., то в июне он еле выполняет задание, а по среднему ремонту выполнение плана снизилось со 123 до 91 проц. Производительность труда в отдельных цехах упала на 45 проц. Даже передовые люди, как токарь т. Мезенин, кровельщик т. Старцев, автогенщик т. Загайнов, снизили выработку от 150 до 85 процентов.

Посевная, закончилась. Однако участок не только не улучшает работу, а продолжает работать все хуже и хуже. Сборочный цех, где мастером т. Попов, не выполняет графика. Люди работают вразвалку, к тому же механический цех не обеспечивает сборку деталями, особенно подшипниками и болтами.

Ухудшилось снабжение цехов материалами. Проволоку для гвоздей и электродов рабочих

утильцеха выбирают из шихты. Проволока эта перекручена и на выпрямление ее тратится уйма рабочего времени. Механический цех давно уже не получает топлива для кузницы и материала для нарезки болтов. В апреле по инициативе командиров был проведен сбор деталей и материалов для ремонта вагонов на перегоне Гороблагодатская — Сан Донато. Собрано было свыше 10 тонн defective материалов и деталей, и цеха были обеспечены с избытком. А сейчас командиры участка не проявляют заботы об изыскании материалов на месте и не добиваются их поступления от служб.

Ослабила массово-политическую работу и партийная организация, возглавляемая т. Федоровым. Рабочие сборки давно уже не видели в своем цехе агитатора. Соревнование не организовано, доска показателей не заполняется.

На выполнении программы отражается также ухудшение бытового обслуживания рабочих. Люди часами теряют рабочее время в очередях в столовой. Обеды приготавливаются безкусные, малопитательные. Нидзаведующий столовой т. Клепаков, ни руководители участка не проявляют инициативы в улучшении питания рабочих.

Все это привело к тому, что ранее передовой Гороблагодатский вагонный участок ухудшил измерители, потерял первенство и переходящее знамя НКПС.

Повинно в этом и руководство вагонной службы. Начальник службы т. Хахаев, несмотря на сигналы, не принял мер для предупреждения отставания передового участка. Хуже того, он за последнее время оголил руководство нескольких цехов, переведя мастеров в другие вагонные участки.

— Ну, что ж! Погода мы держали знамя, а теперь отдали, — говорит т. Швейский. — Неслышайся его вернуть.

Но это пока-слова. Боевой перестройки работы по ликвидации отставания не видно.

Г. ЮРИН.

В ожидании паровоза

6 июня дежурный по депо Тюмень вызвал в поездку бригаду машиниста т. Неустроева.

Люди аккуратно, в установленное время явились в дежурную комнату. Бригада сидит час второй, третий, — паровоза нет.

— Когда же будет паровоз? — спрашивает машинист.

— Не знаю, — отвечает дежурный. — Диспетчер говорит, что скоро прибудет.

13 часов непроизводительно просидела бригада.

Это не исключение. Просидки бригад в ожидании паровозов в депо Тюмень вошли в систему. Вопреки категорическому требованию приказа № 205/Ц, паровозные диспетчеры совершенно не считаются со временем вызова бригад.

3 июня машинист т. Емельянов со своей бригадой ожидал паровоза в течение 9 ч. 51 мин. 4 июня бригады тт. Сысоялишина, Кормицикова, Николаева и Безгедова из-за несвоевременного вызова потеряли непроизводителью более 20 часов. 31 час 45 мин по этой же причине потеряли четыре бригады 6 июня. И так изо дня в день.

Паровозники теряют время, лишаются нормального отдыха и дело расходует огромные средства на оплату непроизводительных просидок.

Люди не раз ставили перед старшим диспетчером паровозного отделения т. Лопатиным вопрос об упорядочении вызова бригад в поездку. Однако этот командир совершенно не контролирует порядок вызова диспетчерами паровозных бригад и не принимает мер против расхитителей рабочего времени, дезорганизуя работу паровозников.

Устав о дисциплине требует от каждого железнодорожника точно исполнять возложенные по службе обязанности, неуклонно соблюдать требования приказов, распоряжений и правил действующих на транспорте. Не выполняя этих требований, нарушая воинскую дисциплину, диспетчеры Тюменского паровозного отделения.

И. ЧЕРНОКУТОВ — помощник участкового ревизора НКПС.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.