

ПУТЕВКА

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

№ 78 (2372) Вторник, 6 июля 1943 г.

Год издания 10-й
Цена 15 коп.

Усилим нашу помощь фронту, своевременно подготовим хозяйство дороги к зиме!

Сталинскому дню железнодорожника — достойную встречу

Подписывая вместе со всеми трудящимися Свердловской области новогоднее письмо товарищу Сталину, железнодорожники Уральской магистрали развернули социалистическое соревнование за усиление помощи фронту.

За полугодовой период дорожные достигли некоторые успехи: увеличению погрузки и выгрузки, ускорению оборота вагонов, приему и сдаче поездов. Выполнено и перевыполнено государственное задание по перевозке зерна, муки, торфа и др.

Распространение на дороге метода диспетчера Еремина дало возможность движением значительно увеличить прием и сдачу поездов на соседние дороги, на 14 проц. увеличить отправление поездов по графику. По выполнению государственных заданий первого полугодия в число передовых выдвинулось много лучших людей, смен, целых коллективов.

Досрочно, к 5 июня, выполнили долугодовой план среднего ремонта вагонов вагонники Егоршинского участка.

Перевыполнением программы по погрузке и выгрузке отметил полугодие коллектив станции Свердловск-пассажирская. Раньше срока выполнили план по погрузке и выгрузке станции Тавада, Кунара.

Широко подхватив ценный почин путеобходчика Казанцева, хороших успехов добились путеицы в производстве планово-предупредительного ремонта. Эта инициатива распространилась сейчас и среди движущих, начавших помогать путеицам в ремонте стрелок и станционных путей.

Многое достигнуто коллективом паровозников депо Тюмень. Мастера вождения тяжеловесных поездов машинисты тт. Нетесин, Тимкин, Волкостов и другие перевезли стране свыше миллиона тонн груза сверх нормы, в фонд зимнего запаса заложили тысячи тонн топлива. Сейчас тюменские паровозники деятельно разворачивают подготовку к зиме.

Передовые коллективы дороги, досрочно выполнив производственное задание, готовят новые подарки к Сталинскому дню железнодорожника.

Дорога в целом не выполнила взятых обязательств, не справилась с государственным планом перевозок. Систематически не выполняется план погрузки и выгрузки норма оборота вагонов. Велики простои подвижного состава под грузовыми операциями. Главной причиной отставания является то, что ряд коллективов не добился какого-либо улучшения работы, на протяжении долгого времени тормозил выполнение заданий, снижал общие показатели.

Быстрое продвижение поездов, четкая и бесперебойная работа каждого предприятия — лучший подарок Сталинскому дню железнодорожника!

Кривоносковская колонна паровозов

Среди паровозников депо Свердловск-сортировочная ширится соревнование за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника. С высокой скоростью ведут передовые машинисты тяжеловесные поезда и экономят топливо.

В депо организована кривоносковская колонна паровозов имени 3 Гвардейской дивизии, возглавляемая машинистами-лужинцами тт. Горюшко и Кишевым. В июне т. Горюшко перевыполнил норму технической скорости на 8 километров в час и сэкономил 13 тонн топлива. На 6 километров шевыполнил техническую скорость и сэкономил 12 тонн угля т. Кишев. Недавно т. Кишев с большой скоростью провел тяжеловесный поезд, на 800 тонн превышающий весовую норму.

Поезд на 900 тонн тяжелее нормы провел машинист т. Никитин.

Успехи тагильских движенцев

Выполняя директиву наркома тагильские движеницы за последние дни добились значительных успехов по сброске парка вагонов. За трие суток—28—29—30 июня сформирован 31 порожняковый состав. Парк отделения снижен на 860 вагонов.

По формированию порожняковых составов отличился коллектив смены дежурного по отделению т. Полякова.

Чтобы обеспечить своевременное формирование и отправление порожняков маневровый диспетчер станции Смычка т. Москалев ввиду отсутствия кондукторской бригады лично отправился на паровозе на станцию Западная за порожним кольцевым маршрутом, выполнив эту работу за 40 минут и предотвратив тем самым срыв отправления порожняка по намеченному плану.

Р. ТЫШКОВ — начальник отделения движения.

Наша помощь путеицам

Движенцы станции Свердловск-пассажирская продолжают ежедневно после дежурства выходить на ремонт пути.

2 июня смена маневрового диспетчера т. Зюнова выполнила нормы по ремонту пути на 173 процента.

3 июня вышли на ремонт пути смена диспетчера т. Кузнецова и вокзальные работники во главе с дежурным по вокзалу т. Костылевой. В работах приняли участие 41 человек.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро станции.

Итоги работы дороги в июне

По сравнению с маем дорога в июне добилась улучшения работы по основным показателям. Увеличились погрузка и выгрузка, прием и сдача поездов по стыковым участкам, улучшилась передача местного груза. По отдельным категориям грузов, как, например, зерну, муке, торфу и другим, государственное задание перевыполнено.

Однако в целом дорога не выполнила государственного плана перевозок.

Лучше других работали в июне Камышловское отделение, которому Дорожной оценочной комиссией присуждено первое место в соревновании отделений.

На второе место отнесено Тюменское отделение на третьем — Надеждинское, и на последнее — Тагильское отделение.

ПО УЗЛОВЫМ И СОРТИРОВОЧНЫМ СТАНЦИЯМ

На первое место отнесена станция Свердловск-пассажирская, выполнившая план погрузки на 183 проц. и перевыполнившая план выгрузки. По сравнению с маем коллектив станции добился зна-

чительного улучшения по приему и сдаче поездов.

Второе место оставлено за станцией Гороблагодатская, третье — за станцией Дружинино. Станция Свердловск-сортировочная отнесена на четвертое место.

ПО ГРУЗОВЫМ СТАНЦИЯМ

Первенство занял коллектив станции Углежжение, выполнивший план погрузки на 111 проц., выгрузки — на 96,2 проц. и снизивший простои вагонов под грузовыми операциями.

На втором месте — станция Шувакиш, на третьем — Богословск, выполнившая полугодовую программу по погрузке угля.

ПО УЧАСТКОВЫМ И РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫМ СТАНЦИЯМ

На первое место отнесена станция Вагай, на второе — Верхотурье, на третьем — Туринск.

В соревновании диспетчерских коллективов первое место завоевал Камышловский диспетчер т. Макеев, энергично борющийся за повышение участковой скорости за выполнение плана погрузки и выгрузки. На втором месте дис-

За трудовые подвиги в дни Отечественной войны

— КНИГА ПОЧЕТА —

жел. дор. им. Л. М. Кагановича

За проявление образцов подлинного трудового героизма и трудовой доблести, инициативы по внедрению передовых методов труда и находчивость в изыскании и использовании резервов для улучшения работы дороги постановлением руководства дороги и Дорпрофсожа в Дорожную книгу почета записаны:

НЕТЕСИН Георгий Александрович — машинист паровозного депо Тюмень.

АСЯМОВ Николай Александрович — помощник машиниста депо Тюмень.

СОЛОБОВ Иван Калистратович — кочегар депо Тюмень.

Паровозная бригада депо Тюмень в составе тт. Нетесина, Асямова и Солобова добилась отличного содержания паровоза, работает по кольцевому графику без заезда в депо, достигла высокой форсировки котла и большой экономии топлива—560 тонн, перевыполнения среднесуточного пробега паровоза—на 116 километров.

Бригада не имеет ни одного случая записи межпоездного ремонта, промывочный ремонт производит своими силами.

Паровоз бригады т. Нетесина—лучший на сети железных дорог.

Тт. Нетесину, Асямову и Солобову выданы грамоты и единовременные премии в размере месячного оклада и предоставлено право пользования всеми льготами согласно положению о «Книге почета железнодорожников дороги им. Л. М. Кагановича».

петчер Свердловского отделения— т. Ломакина, на третьем—т. Бакулин (Тюмень).

В соревновании дежурных по станциям первое место занял т. Лоскутов (Тюмень), второе — т. Фирсов (Гороблагодатская).

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Первенство в соревновании паровозников завоевали тюменские машинисты — тт. Нетесин, Тимкин и Коровин, показавшие мастерство вождения тяжеловесных поездов и больше всех сэкономившие топлива.

Среди машинистов пассажирского парка впереди идут егоршинский машинист т. Андрианов и машинист депо Свердловск-пассажирская т. Соколов.

В соревновании комплексных бригад на первое место вышла бригада Янковского депо Тагил (мастер т. Смолин).

Среди комплексных бригад промывочного ремонта первенство завоевала бригада т. Уварова (депо Надеждинск), выполнившая норму простоя паровозов в промывке.

ПО ПАРОВОЗНЫМ ДЕПО

Первенство в соревновании завоевал коллектив депо Надеждинск, выполнивший норму прост-

стоя паровозов в промывке и добившийся резкого сокращения количества брака в работе.

На второе место отнесено депо Тагил, на третье — Свердловск-пассажирская, на четвертое—депо Тюмень.

ПО ПАРОВОЗНЫМ ОТДЕЛЕНИЯМ

Первое место заняло Тюменское отделение, выполнившее основные измерители. На втором месте — Кузинское отделение, на третьем—Тагильское.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Первое место завоевал коллектив егоршинских вагонников, перевыполнивший план по всем видам ремонта. На втором месте — вагонный участок Свердловск-пассажирская, на третьем—Кузино, на последнем—Надеждинск.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

Первенство попрежнему удерживает Тюменская дистанция, имеющая оценку пути 0,4 балла. На втором месте Камышловская дистанция, на третьем—Кыновская, на последнем — Алапаевская.

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ

По итогам июня первое место присуждено Камышловской дистанции, второе—дистанции Свердловск-пассажирская.

По методу Еремина

Работая методами знатного диспетчера дороги т. Еремина, коллектив нашей смены добился улучшения в поездной работе. Успех достигнут прежде всего слаженной работой всего коллектива смены, тесной производственной дружбой диспетчеров с паровозниками.

30 июня смена получила задание обеспечить сдачу регулировочного порожняка на Омскую дорогу, поступившего из Камышлова с опозданием на 4 часа 30 минут. По нормам графика этот порожняк мог быть подведен на станцию Вагай только после окончания отчетных суток. И все же коллектив смены сумел поезд ввести в график и сдать его на Омскую дорогу до 18 часов.

Диспетчер Поклевского участка т. Конев представил поезду «зеленую улицу».

Машинист тов. Выжигин провез поезд на участке со средне-суточной скоростью 800 километров. Диспетчер станции Тюмень т. Павленко и дежурный по станции т. Кошель обработали состав скоростными методами. На путях поезд встречали осмотрички, весовщики, конторщики. На случай отцепки больных вагонов был подготовлен маневровый паровоз.

До прибытия поезда в Тюмень, диспетчер Вагайского участка т. Бакулин промвел расчеты и наметил этому поезду на графике нитку, вызвал по селектору в депо машиниста тов. Жебутинского, рассказал ему о предстоящей поездке, попросил тщательно подготовить машину и заключил договор на одну поездку.

В Тюмени поезд был обработан за 20 минут при норме 40. Произвели обмен паровозов и поездной бригады. Поезд поехал дальше машинист т. Жебутинский. Среднесуточная скорость составила 920 км.

На станцию Вагай порожняк был приведен к 17 часам 20 минутам, и через 20 минут был сдан на Омскую дорогу. Задание руководства отделения было выполнено.

За сутки 30 июня смена, несмотря на то, что в начале дежурства не было подведено ни одного состава, перевыполнила задание по сдаче поездов.

Наше отделение транзитное, и применение метода т. Еремина

связано с некоторыми особенностями. Пропускная способность отделения меньшая, чем, например, соседнего Ишимского отделения Омской дороги. Чтобы обеспечить беспрепятственный прием и пропуск поездов из Ишима, мы практикуем сдвигание составов. В таких случаях т. Бакулин заблаговременно договаривается с машинистами. Например, 26 июня он предупредил машиниста т. Волкоедова о том, что ему предстоит вести из Вагай сдвоенный состав задолго до прибытия его на эту станцию. Тем временем состав был подготовлен и тщательно осмотрен вагонниками. Обернувшись в Вагай за 1 час 40 минут при норме 6 часов, т. Волкоедов успешно провел двойной поезд в сторону Поклевской.

За смену мы практикуем пропуск двух-трех сдвоенных составов, не нарушая при этом специализации поездов.

За первое полугодие смена сдвоенными составами перевезла сверх весовой нормы более 512 тысяч тонн груза.

Наша смена — это дружный спаянный коллектив.

У нас стало правилом, что машинисты до и после поездки бывают у диспетчера, советуются с ним, знакомятся с положением в поездной работе по графику, а после этого на деле, в поездах, помогают командирам смены улучшить выполнение измерителей.

Чтобы правильно ориентировать коллективы смены, мы имеем единый план действий. Все планирование подчиняем работе станций Вагай и Поклевская. При взятии подходов от диспетчеров соседних участков и планировании обмена поездами у селекторов присутствуют дежурные по станциям, операторы, дежурные по депо. Намеченный план работы через каждые 3-4 часа корректируем и согласовываем с дежурным по распорядительному отделу службы движения.

Мы не сомневаемся в том, что глубокое внедрение ереминских методов в работу нашего отделения поможет нам добиться дальнейшего подъема поездной работы.

А. АНДРЕЕВ — дежурный по Тюменскому отделению, **Н. БАКУЛИН**, **С. КОНЕВ** — диспетчеры.



Кандидат партии **В. П. НЕВЕРОВ** недавно выдвинут из дежурных по путям в дежурные по станция Тюмень. В соревновании дежурных по станциям на отделении занимает первенство.

Фото А. Шаевича.

НЕ МЕДЛИТЬ С ПРОПОЛКОЙ

Чтобы добиться высокого урожая картофеля и овощей и создать прочную продовольственную базу, нужно тщательно ухаживать за посевами, своевременно очистить поля от сорной растительности. Однако многие руководители хозяйств все еще не поняли этой простой истины. По данным ДорУРС'а на 3 июля, на дороге прополото всего лишь 22 проц. посевов картофеля и 41 проц. овощей.

Это средние данные. За ними скрывается не мало таких хозяйств, как, например, паровозной и пассажирской служб, отдела школ, лесного отдела, ОРС'а паровозного депо Свердловск-пассажирская, где к прополке еще и не приступали.

Нет ничего вредней для урожая, чем сорняки. Правильно делают руководители Лайского совхоза, орсов Кузнецкого отделения и паровозного депо Тюмень, Дорсанотдела и Дорстроя, организовавшие хороший уход за посевами.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 4 июля

В течение 4 июля на фронте ничего существенного не произошло. Нашей авиацией в Баренцовом море потоплен транспорт противника. За истекшую неделю с 27 июня по 3 июля включительно в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии уничтожено 66 немецких самолетов. Наши потери за это же время — 18 самолетов.

В ночь на 3 июля наша авиация дальнего действия произвела налет на порты Темрюк и Керчь. Особенно сильной атаке наших бомбардировщиков были подвергнуты транспортные суда и самоходные баржи противника, находившиеся в это время в порту Темрюк. Экипажами наших самолетов наблюдались большие пожары и сильные взрывы. Прямыми попаданиями бомб потоплено несколько судов противника. Все наши самолеты вернулись на свои аэродромы.

На Западном фронте произошло редкая артиллерийская перестрелка. Наводчики орудий тт. Блохинь Гузай и Сыков уничтожили немецкую минометную батарею, разрушили 6 блиндажей и 2 дзота противника. Группа снайперов Н-ской части под руководством младшего сержанта Зайцева за последний месяц истребила 218 немецких солдат и офицеров. Сержант т. Зайцев уничтожил 32 гитлеровца, старший сержант т. Глямов за последние 5 дней истребил 9 немецких солдат.

На одном участке Калининского фронта противник вновь предпринял попытки отвоевать высоту, занятую в конце июня нашими гвардейцами. Под прикрытием сильного артиллерийского и минометного огня 3 батальона ээсовцев, поддержанные 7 танками, атаковали наши позиции. Советские бойцы встретили врага огнем из всех видов оружия и вынудили его отступить. Вскоре немцы опять пошли в атаку, но контрударом наших подразделений вновь были отброшены с большими для них потерями. В результате боя подбито 4 немецких танка и уничтожено свыше 800 немецких солдат и офицеров.

Западнее Ростова-на-Дону командир орудия старшина Воеводский огнем с открытой позиции уничтожил 3 немецких блиндажа и пулемет с расчетом. На другом участке минометчики Н-ской гвардейской части огнем налетом уничтожили артиллерийскую батарею, рассеяли и частью истребили до роты пехоты противника.

Наши летчики в воздушных боях сбили 3 немецких самолета.

На Ленинградском фронте снайперы наших подразделений истребили 80 гитлеровцев. Огнем нашей артиллерии разрушено 16 немецких дзотов, 8 наблюдательных пунктов и 25 стрелковых ячеек. На одном участке разведчики обнаружили месторасположение штаба немецкой части. Батарея, где командиром старший лейтенант Лаптев, открыла огонь и разрушила дом, в котором помещался штаб противника.

На Волховском фронте происходила редкая артиллерийско-минометная перестрелка. Артиллеристы Н-ской части разрушили 4 немецких дзота, наблюдательный пункт, уничтожили 2 орудия, миномет и 11 пулеметов противника.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Барановичской области, пустил под откос немецкий воинский эшелон. В результате крушения разбит жаровоз, 6 пассажирских вагонов и 2 платформы. Партизаны-разведчики установили, что из под обломков вагонов извлечено 256 убитых и раненых гитлеровцев. Движение на этом участке дороги было приостановлено на несколько дней.

Перешедший на сторону Красной Армии солдат 56 немецкой пехотной дивизии Артур И. рассказал: «Я находился долгое время в Северной Африке, в отряде при штабе Роммеля. Летом 1942 года солдаты серьезно верили, что армия Роммеля до рождества захватит Суэц, Сирию, Иран, Ирак и соединится с немецкими войсками, оперировавшими на Кавказе. Однако вскоре все эти иллюзии рассеялись как дым. Русские разгромили немецкие армии на Кавказе и на Кубани, англичане также начали широкие наступательные операции. Мы потеряли почти все самолеты. Среди солдат началась паника. Резко упала дисциплина, участились случаи дезертирства и перехода на сторону англичан. В феврале я заболел, был направлен в Германию и более двух месяцев пролежал в госпитале в Мюнхене. В городе ходили упорные слухи, что в сдаче Туниса виноваты итальянцы. Распространяли эти слухи должностные лица нацистской партии и государственные чиновники, чтобы оправдать поражение немецких войск в Северной Африке».

По следам наших выступлений

„Нетерпимая практика использования молодых кадров“

Под таким заголовком была помещена статья в газете „Путевка“ № 67 от 10 июня. Факты, указанные в статье, подтвердились. Заместитель начальника дороги по кадрам т. Тарасов прислал в редакцию ответ, в котором сообщил следующее.

В паровозном депо Свердловск-пассажирская большинство молодых рабочих переведено на сдельщину. В Тагильском паровозном депо органи-

зована комплексная бригада подъемного ремонта из молодых рабочих под руководством опытного бригадира. Здесь все, окончившие школу ФЗО, переведены на сдельщину. В Егоршино выезжал работник отдела кадров для улучшения бытового положения молодых рабочих.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ**

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

БОЛЬШЕ СВЯЗИ С РАЙКОМ

В папку „переписка с райкомом“ секретарь парторганизации т. Суховских аккуратно подшивает полученные из райкома бумаги.

Переписка эта ничему не учит, не дает направления в работе. Но дело, конечно, не в директивах. Связь должна быть живой, повседневной, тем более, что станция Ощепково всего лишь в трех километрах от районного центра Пышмы, где находится райком.

В июне т. Суховских побывал на районном партсобрании, на семинаре секретарей парторганизаций. На них обсуждались итоги сева; направления же в работе своей парторганизации т. Суховских не получил.

Партийная организация станции Ощепково имеет существенные успехи в своей работе. Коммунисты выступают застрельщиками соревнования. Составители члены ВКП(б) тт. Трубин и Бортников — лучшие стахановцы в станционном коллективе. Агитаторы ежедневно проводят коллективные

читки газет. Раз в декаду выходит в свет „боевой листок“. Организована техническая учеба и занятия по ПВХО.

В результате всего этого измерители станции растут. За июнь план погрузки выполнен на 113 проц., выгрузки на 100 проц. Сокращен простой вагонов под грузовыми операциями.

Но много и недостатков у партийной организации, особенно во внутрипартийной работе. Нет прежде всего борьбы за идейно-политическое воспитание коммунистов.

— Решили мы создать кружок, — рассказывает т. Суховских, — установили день занятий — вторник. Несколько раз назначали занятия и ни разу не собрались.

Взять рост партийных рядов. За полгода парторганизация не приняла кандидатами в члены партии ни одного человека.

В коллективе царит вредная самоуспокоенность и в деле укрепления воинской дисциплины.

— У нас нет нарушений Указа, — самоуверенно говорит начальник станции т. Низов.

Корень этого ошибочного взгляда лежит в непонимании существа воинской дисциплины. Вагоны на станции простаивают на 0,8 часа больше нормы. Разве это не нарушение воинской дисциплины! Стрелочницы Безбородова, Бойдова и Озередка плохо содержат стрелки. Разве допустимо это в условиях войны!

Все эти недостатки объясняются отсутствием контроля со стороны райкома партии за деятельностью парторганизации. Коммунисты, кроме секретаря, не бывают в райкоме, не выдвигают перед ним наиболее важные вопросы. Не преодолел еще „полосы отчуждения“ и сам Пышминский райком.

Связь партийной организации станции с райкомом должна быть прочной и повседневной. В этом основное условие укрепления работы парторганизации.

Г. ЮРИН.