

ПУТЕВКА

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

№ 79 (2373) Четверг, 8 июля 1943 г.

Год издания 10 л
Цена 15 коп.

Удары советской авиации

по скоплениям войск противника

В ночь на 6 июля большая группа наших самолетов дальнего действия наносила удары по войскам и технике противника на Орловско-Курском и Белгородском направлениях. Советские летчики сбросили на скопление немецких войск большое количество бомб. В результате бомбардировки уничтожено и повреждено много танков, автомашин, артиллерийских батарей, взорвано несколько складов боеприпасов и нанесен значительный урон живой силе противника. 2 наших самолета не вернулись с боевого задания.

График оборота паровозов — решающее звено

Локомотив — основная движущая сила железнодорожного транспорта. От правильного использования паровозов зависит в первую очередь выполнение плана перевозок и скорость продвижения грузов для фронта и тыла.

По-лунински ухаживая за своими локомотивами, передовые машинисты изо дня в день повышают эксплуатационные показатели.

Однако использование паровозного парка на дороге далеко отстает от требований военного времени. Вследствие того, что многие паровозники и движенцы ослабили борьбу за оборот паровозов, локомотивы часами простаивают в ожидании поездов, на промежуточных станциях, складах топлива и в пунктах оборота.

Своим приказом № 545 народный комиссар путей сообщения т. Л. М. Каганович потребовал от всех паровозников и движенцев немедленно улучшить использование локомотивов и обеспечить их работу по графику оборота. Восстановить графический оборот паровозов по каждому депо, навести воинский порядок и дисциплину в использовании паровозного парка — в этом заключается сейчас основное звено дальнейшего подъема железнодорожного транспорта.

Между тем многие командиры проявляют недопустимую медлительность в разрешении этой первоочередной задачи. Взять, например, Свердловское отделение. Только 6 июля семь уфалейских паровозов простояли здесь от четырех до шести часов в ожидании составов, под экипировкой и под поездами.

О какой борьбе за график оборота паровозов может идти речь на Егоршинском отделении, если здесь только 4 июля во время дежурств диспетчеров тт. Динцена и Попова 12 паровозов простояли 76 часов на подходах к Алапаевску да шесть паровозов — на 35 часов были задержаны по неготовности составов.

График оборота паровозов нужно немедленно разработать и ввести в каждом депо, обеспечив строгий повседневный контроль за его выполнением, организовать всех паровозников, движенцев, вагонников, работников складов топлива на лучшее использование паровозного парка.

Оборот паровозов по графику немислим без правильной организации их ремонта и отличного содержания. Значит, нужно укрепить комплексные бригады, обеспечить ремонт точно по графику, шире развернуть лунинское движение среди паровозников.

Важнейшая роль в улучшении использования паровозов принадлежит паровозным диспетчерам. Они должны выступать подлинными организаторами ускоренного продвижения паровозов, быть непримиримыми борцами против разгильдяйства и расхлябанности.

Родина требует от железнодорожников ускорить перевозки грузов для фронта и оборонной промышленности. Долг паровозников и движенцев — настойчиво бороться за график и лучшее использование паровозов, неустанно крепить помощь Красной Армии в решающих битвах против немецко-фашистских захватчиков.

С новой силой развернем социалистическое соревнование за усиление помощи доблестной Красной Армии!

Дополнительные обязательства вагонников

Рано поутру собрались свердловские вагонники на митинг, чтобы подвести итоги полугодовой работы и подписать рапорт товарищу Сталину.

Шесть месяцев борьбы за выполнение новогодней клятвы вождем народов принесли коллективу немало производственных побед. План годового ремонта товарных вагонов выполнен на 138 проц., среднего ремонта на 183 проц., годовой осмотр пассажирских вагонов завершен на 108,4 проц., средний ремонт пассажирских вагонов — на 129,6 проц. За полгода сэкономлено 68848 килограммов смазки. Производительность труда повысилась на 10 проц. На участке нет рабочих, не выполняющих норм, а подавляющее большинство сделчиков выполнили за шесть месяцев семь месячных норм.

Передовые вагонники достигли рекордных показателей. Токарь т. Аксенов, электрообмотчица т. Кыштымова, сейчас выдвинутая начальником электроцеха, токарь т. Богданова, слесарь автоматчик т. Соболев выполнили за шесть месяцев годовую программу.

После подведения итогов работы за полугодие слово

взял мастер подсобного цеха т. Глухов. От имени своего коллектива он взял обязательство своевременно подготовиться к зиме и этим обеспечить бесперебойную работу участка.

Вот выступила орденосец т. Кыштымова: — Наступают решающие схватки с врагом. Наш долг — помочь Красной Армии быстрее разгромить врага. Во втором полугодии обязуемся: производить весь оздоровительный ремонт электрооборудования вагонов силами поездных электромонтеров, обеспечить бесперебойную работу всех агрегатов.

Коллектив вагонного участка Свердловск-пассажирская взял на себя дополнительные обязательства на второе полугодие: план по годовому осмотру и среднему ремонту вагонов выполнить на 130 проц., по среднему ремонту пассажирских вагонов на 120 проц., остаток больных вагонов держать на 25 проц. ниже нормы, отправлять все поезда по графику и без брака, сэкономить 30 проц. смазки, поднять производительность труда по сравнению с первым полугодием на 10 проц.

А. ЛОТОВА.

План второго полугодия выполним досрочно

С большим воодушевлением прошел митинг в коллективе станции Свердловск-пассажирская, посвященный подписанию полугодового отчета — рапорта товарищу Сталину.

Станция Свердловск-пассажирская по итогам первого полугодия занимает первое место на дороге. Полугодовой план погрузки выполнен на 164 проц., простой транзитных вагонов снижен на 1 час против нормы.

Выступившие на митинге передовые люди станции рассказали о достигнутых ими успехах в первом полугодии и взяли на себя новые обязательства. Значительный составитель поездов т. Будак-

ва взял обязательство выполнять задание не ниже, чем на 200 проц., и обучить к 1 октября списчика вагонов т. Шилова на составителя поездов.

Верный своему слову, коллектив станции сдержал свою клятву вождем. Свою волю изо дня в день усиливать помощью фронту, не останавливаться на достигнутых успехах собравшиеся выразили в обязательстве выполнить годовой план погрузки досрочно — к 1 октября — и увеличить прием и отправку товарных поездов по сравнению с первым полугодием на 10 проц.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро ст. Свердловск-пассажирская.

ТЮМЕНСКОМУ ОТДЕЛЕНИЮ ВРУЧЕНО ЗНАМЯ ОМСКОГО ОБКОМА ВКП(б) И ОБЛИСПОЛКОМА

1 июля коллективу Тюменского отделения движения вручено переходящее Красное знамя Омского обкома ВКП(б) и облисполкома.

Тюменские движенцы добились значительных успехов в борьбе за выполнение регулярного задания по приему и сдаче поездов. Рабочий парк вагонов на от-

делении ниже заданной нормы, оборот вагона перевыполняется.

При вручении знамени присутствовали паровозники, вагонники и работники других служб. Движенцы взяли на себя дополнительные обязательства.

Г. ЧЕРВОТКИН — секретарь узлового парткома.

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 занесены:

КАЗАНЦЕВ Максим Афанасьевич — путевого обходчика дистанции Свердловск-пассажирская.

ДЕВЯТЫХ Анастасия Григорьевна — путеобходчица дистанции Свердловск-пассажирская.

БАБАНОВА Мария Афанасьевна — путеобходчица дистанции Свердловск-пассажирская.

СЫСОЕВА Лидия Николаевна — путеобходчица дистанции Свердловск-пассажирская.

Кооперированная бригада дистанции Свердловск-пассажирская в составе тт. Казанцева, Девятых, Бабановой и Сысоевой проявила ценную инициативу. Они первые на дороге в свободное от дежурства время вышли на текущий ремонт пути своих километров. Работая ежедневно по 3 часа, бригада завершила планово-предупредительный ремонт первого километра досрочно на 8 дней. Также успешно отремонтирован ею второй и третий километры пути.

Народный комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович высоко оценил патристический подвиг Максима Казанцева, наградив его значком „Почетному железнодорожнику“.

Начальник дороги т. Сущенко наградил тт. Казанцева, Девятых, Бабанову и Сысоеву значками „Ударнику Сталинского призыва“.

Ценная инициатива подхвачена

Инициатива путеобходчика Свердловской дистанции т. Казанцева нашла горячий отклик среди путейцев дистанции Смычка. Здесь уже работают 5 казанцевских бригад, в которых участвует 42 человека, в том числе 28 путеобходчиков, 9 перевязочных стоек и 5 домохозяек.

Кооперированные казанцевские бригады уже проделали значительную работу. Они произвели планово-предупредительный ремонт около 2 тысяч погонных метров пути.

Там, где по количеству людей бригады невозможно организовать путеобходчики и перевязочные стоек включаются в ремонтные бригады и оказывают им большую помощь.

На днях состоялось совещание путеобходчиков и перевязочных стоек дистанции, на котором обсуждался опыт путеобходчика т. Казанцева. Путейцы обязались широко применять этот опыт на дистанции и ко Дню железнодорожника добиться производственных успехов в оздоровлении пути.

И. ЧЕРКЕС.

По примеру тов. Казанцева

Коллектив 9 околотка Тюменской дистанции пути готовится к достойной встрече Сталинского дня железнодорожника. По примеру свердловского путеобходчика т. Казанцева здесь также организовались казанцевские бригады, которые уже отремонтировали более двух километров пути.

Бригады путеобходчиков тт. Круглова, Хорзова, Буклина, Кацарова, Пилева и других под руководством ремонтного рабочего т. Мордвинова и бригада во главе с путейским рабочим т. Артемьевым отремонтировали 2000 метров пути, произвели затеску заусениц на 3200 концах шпал, сменили 500 шпал.

С большим успехом работают бригады домохозяек. Под руководством ремонтного рабочего т. Шульгина домохозяйки тт. Макарьева, Черных, Некрасова, Шульгина, Марданова и Миклина отремонтировали 900 метров станционного пути станции Заводоуковская.

ЯГОВКИН — дорожный мастер.

Проверяем выполнение приказа наркома № 545-Ц

НЕТ БОРЬБЫ ЗА ГРАФИК ОБОРОТА ПАРОВОЗА

Паровоз на транспорте является решающим орудием в обеспечении движения поездов по графику, и в выполнении заданий по перевозкам. Бережное отношение к паровозу, экономное и рациональное его использование — первоочередная задача паровозников и движущих.

Между тем, как указано в приказе Народного Комиссара Путей Сообщения тов. А. М. Кагановича № 545/Ц, на дорогах ряд руководителей ослабили борьбу за оборот паровозов по графику, допустили эксплуатацию паровозов на самотек. К ним следует отнести руководителей Свердловского отделения движения и паровозного хозяйства тт. Коренного и Гойда.

После ознакомления командиров дороги с приказом наркома № 545/Ц прошло несколько дней, однако на ряде предприятий дороги, особенно на Свердловском отделении, изменений в сторону улучшения оборота локомотивов не произошло. Передержки паровозов на Свердловском узле доходило до 4-х и более часов. Например, 5 июля два уфалейских паровоза простояли на Свердловском узле в ожидании готовности составов и отправления поездов до 3 часов. Другой уфалейский паровоз, выданный на контрольный пост станции Свердловск-пассажирская к 9 ч. утра, был отправлен под состав поезда на ст. Свердловск — сортировочная только спустя час, а в составе поезда простоял еще 4 часа 30 минут. Только в 15 часов 15 минут этот поезд был, наконец, отправлен со станции. Таким образом, после выдачи локомотива из депо до отправления со станции, паровоз простоял лишние 6 часов 15 минут.

Обо всех фактах передержки паровозов хорошо известно начальнику отделения движения т. Коренному и начальнику паровозного отделения т. Гойде. Как того требует приказ наркома № 545/Ц, они должны были немедленно расследовать факты передержки локомотивов и привлечь виновных к ответственности, однако ни Коренный ни Гойда этого не сделали, а наоборот стали на

путь сутяжничества между собой и оправдания прямых виновников передержки локомотивов, пытались свалить вину за задержку паровозов друг на друга.

Бесконтрольные простоя локомотивов на узле являются результатом полного отсутствия сменного и суточного планирования работы паровозов. При составлении суточного плана ни начальник паровозного отделения т. Гойда, ни его заместитель, ни старший диспетчер не присутствуют. Этих, и то плохо, занимают только руководители Свердловского отделения движения. В результате — полный срыв суточного плана. Например, 6 июля было запланировано отправление из узла на Камышлов несколько поездов. В плане были обозначены номера паровозов. А когда подошло время отправить поезда, то этих паровозов не оказалось. Они были использованы в других поездах.

Безответственность за использование паровозного парка привела к тому, что отдельные командиры отделения стали терять паровозы. Так 6 июля дежурный по Свердловскому отделению движения т. Бульхин в течение нескольких часов разыскивал один из камышловских паровозов, который, как потом выяснилось, оказался на станции Свердловск-сортировочная под поездом, что явилось неожиданностью для т. Бульхина. Какой же может быть разговор о графике оборота локомотивов, если командиры отделения никак не могут навести элементарный порядок в учете паровозов, работающих у них под самым носом.

Руководители Свердловского отделения движения и паровозного хозяйства, несмотря на всю важность приказа наркома № 545/Ц, этого приказа не выполняют, не организуют работу паровозов по графику оборота. Их бездеятельность и неповоротливость в этом деле обходится государству слишком дорого.

Д. РУБИН — начальник контрольно-инспекторской группы дороги, **Г. КОШУНОВ** — ре-визор НКПС.

Кольцевая езда... на бумаге

Руководители Тюменского отделения движения и паровозного хозяйства тт. Харченко и Вальнер перевели 12 лучших паровозов депо Тюмень на кольцевой график оборота. Но это ценное мероприятие остается до сих пор на бумаге. Знают о кольцевом графике только руководители отделения и диспетчер.

График существует более недели, но по этому графику обрабатывается не более 5 паровозов.

Не зная о существовании графика, дежурный по депо Тюмень т. Белосудцев 5 июля отправил 4 паровоза вместо Поклевской (по графику оборота) — на станцию Вагай.

Начальник депо Вагай т. Тихонов заявляет, что у него нет вообще никакого графика. Паровозное отделение за последнее

время не считает нужным выслать в депо даже декадного графика оборота паровозов, не говоря о кольцевом.

Ереминцы Тюменского отделения диспетчеры тт. Бакулин, Данилов, Конев и другие слаженной работой с машинистами тт. Корвинным, Адамовым, Тимкиным добиваются среднесуточной скорости поездов до 900 километров. По депо Вагай нормы на экипировку паровозов явно завышены и ежедневно перевыполняются в два раза. Единые смены дежурных по депо тт. Каменского и Терентьева, дежурных по станции тт. Лобанова и Яговкина добились сокращения оборота паровоза по станции Вагай до 40—50 минут. Все это говорит о том, что работу тюменских паровозов можно организовать по кольцевому графику.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 6 июля

В течение 6 июля наши войска на ОРЛОВСКО-КУРСКОМ и БЕЛГОРОДСКОМ направлениях продолжали вести упорные бои с крупными силами танков и пехоты противника. Наступление противника поддерживалось большим количеством авиации.

На Орловско-Курском направлении все атаки противника отбиты с большими для него потерями.

На Орловско-Курском направлении бойцы Н-ского соединения второй день отбивают непрерывные атаки танков и пехоты противника и прочно удерживают свои позиции. На участке фронта, занимаемом этим соединением, немцы, после артиллерийской подготовки, ввели в бой до 400 танков. В ходе сражения наши артиллеристы, пехотинцы и бронепоездки подбили и уничтожили 110 вражеских танков и истребили до 3.000 немецких солдат и офицеров. На других участках Орловско-Курского направления все попытки немцев прорваться за передний край советской обороны также потерпели неудачу.

Советские бойцы и командиры проявляют стойкость и мужество в борьбе с врагом. Лейтенант Маглин из противотанкового ружья сжег 4 немецких танка. Бронепоезд сержант Лозовой уничтожил 2 танка. Красноармеец Гусев противотанковой гранатой взорвал тяжелый танк противника.

На Белгородском направлении немцы с утра возобновили атаки советских позиций. Наши войска встретили противника мощным огнем из всех видов оружия и отбросили на исходные позиции. Во второй половине дня противник, подтянув крупные силы танков, вновь перешел в наступление. В этом бою немцы потеряли более 100 танков. В одном месте гитлеровцам ценой тяжелых потерь удалось занять 2 населенных пункта. Дальнейшее продвижение противника, несмотря на все его атаки, приостановлено. На всех участках фронта к исходу сегодняшнего дня продолжаются ожесточенные бои, в ходе которых танковые части и пехота противника несут крупные потери.

На Западном фронте активно действовали разведывательные группы обеих сторон. На одном участке наш

БДИТЕЛЬНОСТЬ НАЧАЛЬНИКА СТАНЦИИ ТОВ. ЛУТКОВА

Начальник станции Колыткино тов. Лутков получил приказ о пропуске поезда. Проверяя маршрут для приема поезда, тов. Лутков обнаружил на пути его следования в стыке откол головки рельса длиной в 11 сантиметров.

По команде начальника станции поезд был задержан у входного сигнала и, так как остальные пути станции были заняты, сделана перестановка составов, в результате которой срочный маршрут был принят беспрепятственно.

За проявленную бдительность и предотвращение аварии тов. Луткову начальник дороги тов. Сущенко в приказе объявил благодарность и премировал его 500 рублями.

На Белгородском направлении противнику, ценой больших потерь, удалось незначительно продвинуться на отдельных участках.

По неполным данным, нашими войсками на Орловско-Курском и Белгородском направлениях за день боев подбито и уничтожено 433 немецких танка. В воздушных боях и зенитной артиллерией сбито 111 самолетов противника. Взято в плен 22 немецких летчика.

разведывательный отряд преодолел проволочные заграждения и ворвался в расположение вражеской обороны. В завязавшей рукопашной схватке разведчики уничтожили группу гитлеровцев и захватили пленного. На другом участке пехота противника пыталась атаковать наши позиции. Вражеский отряд был встречен пулеметным и залповым ружейным огнем и в беспорядке отступил.

На Калининском фронте немцы продолжали попытки вернуть высоту, захваченную нашими гвардейцами в конце июня месяца. Рано утром немецкая пехота, поддержанная танками, перешла в атаку. Огнем наших пехотных подразделений и гвардейцев минометчиков противник был рассеян на подступах к переднему краю. Днем немцы, после 30-минутной артиллерийской подготовки, повторили атаку. Часть вражеских солдат прорвалась на юго-западные скаты высоты. Контрударом советских подразделений гитлеровцы были отброшены. В этом бою наши бойцы истребили более роты гитлеровцев и уничтожили 5 немецких танков.

На Ленинградском фронте наши снайперы истребили 170 гитлеровцев. Огнем артиллерийских и минометных подразделений разрушены 16 немецких дзотов, 10 землянок и 5 наблюдательных пунктов. На одном участке артиллеристы подразделения, где командиром капитан

Бондарев, обстреляли немецкий железнодорожный эшелон и разбили несколько вагонов. На другом участке орудийный расчет сержанта Алексашева открыл огонь по скопленному автотранспорту противника и уничтожил не менее 10 автомашин с грузами.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Могилевской области, разгромил укрепленный немецкий опорный пункт. Партизаны преодолели 2 полосы проволочных заграждений, ворвались в опорный пункт и уничтожили 120 гитлеровцев. Партизаны другого отряда подорвали на минах воинский эшелон противника. Разбиты паровоз и 23 платформы с автомашинами. Убито и ранено 60 гитлеровцев.

Захваченные в плен 5 июля южнее Орла немецкий летчик и офицер Гайнд Гейль и радист обер-ефрейтор Гергардт Шрамм сообщили: „Мы прибыли на советско-германский фронт 3 июля из Югославии. 5 июля в 2 часа 15 минут наша эскадра получила приказ бомбить укрепления русских. Мы еще не успели сбросить бомбы, как наш бомбардировщик „Юнкерс-87“ был подожжен советским истребителем. Признаться, мы ожидали сильного противодействия со стороны советской авиации и зенитной артиллерии. Однако жестокий отпор русских летчиков превзошел все ожидания и опеломил нас“.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ НА НОВЫХ УСЛОВИЯХ

на 1, 2, 3 курсы в железнодорожные техникумы, готовящие техников I разряда по специальностям:

СВЕРДЛОВСКИЙ И КИЕВСКИЙ СТРОИТЕЛЬНЫЕ:

1. Путь и путевое хозяйство (постройка и эксплуатация железных дорог);
2. Искусственные сооружения (постройка и эксплуатация мостов и тоннелей);
3. Технические и гражданские здания (постройка вокзалов, депо и т. д.).

КИЕВСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ:

1. Электросвязь (телефон, телеграф, радио);
2. Сигнализация (электроцентрализация, автоблокировка, механизированные сортировочные горки);
3. Электросиловое хозяйство (электростанция, подстанции, линии передачи, сети, электрооборудование промышленных предприятий).

В техникумы принимаются лица в возрасте от 15 до 30 лет, имеющие образование не менее 7 классов средней школы, а также обучающиеся в 8, 9 и 10 классах.

От испытаний освобождаются лица, окончившие 7 и более классов средней школы в 1941—42—43 гг. с оценками „хорошо“ и „отлично“.

Работающим на период испытаний должен быть предоставлен 10-дневный отпуск, зачисленные в техникум освобождаются от работы за десять дней до начала занятий на основании постановления СНК СССР.

Все студенты обеспечиваются снабжением по рабочей категории, успевающие учащиеся обеспечиваются стипендией. Студентам предоставляется отсрочка от призыва в РККА, согласно постановлению ГКО от 5 июня 1943 года за № 3527.

Приемные испытания проводятся 15 июля, 15 августа и 15 сентября по вызову техникума.

Справки по телефону: Д1-8-83 и почтой. Адрес техникумов: г. Свердловск, ВТУЗ городок, ул. Ленина № 91, здание автодорожного техникума. Трамвай № 4 и 7. Остановка на Восточной улице.