

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 81 (2375)

Вторник, 13 июля 1943 г.

Год издания 10 л
ЦЕНА 15 КОП.

Готовясь к зиме, используй все резервы!

Укрепить комплексные бригады

Комплексная бригада — основа ремонта паровозов и сохранения их в здоровом состоянии. Выполняя по графику депо ремонт локомотивов, предупреждая преждевременный износ механизмов, комплексники поддерживают исправное состояние паровозов, обеспечивают их высокие эксплуатационные качества. Четко, организованно работает в депо Надеждинск комплексная бригада т. Уварова. Ремонт здесь выполняется скоростным методом на основе взаимозаменяемости деталей. Молодых слесарей т. Уваров прикрепил к кадровым рабочим, и под их руководством молодежь быстро осваивает профессию, успешно справляется с ремонтом сложных узлов. Крепко помогают бригаде машинисты лунинцы тт. Четков, Луканин и другие. Но таких бригад на дороге немного.

В депо Свердловск сортировочная комплексная бригада не укомплектована, состав их не превышает 6 — 8 человек. Труд их по-настоящему не организован, соревнования не развернуто, инструмент растерян, а имеющийся — в запущенном состоянии. Все это приводит к тому, что даже квалифицированные слесари не выполняют норм выработки. Неудивительно, что здесь всегда можно видеть очередь паровозов, ожидающих ремонта, а отремонтированные локомотивы нередко через день — два снова возвращаются в ремонт.

Нарком тов. Л. М. Каганович в своем приказе № 545/Ц потребовал в кратчайший срок навести воинский порядок в ремонте паровозов: укомплектовать комплексные бригады, закрепить за ними, как правило, паровозы одной серии, организовать ремонт строго по графику.

Со дня издания приказа прошло полмесяца. Однако ни начальники депо, ни паровозная служба ничего еще не сделали для укрепления комплексных бригад. Аппарат службы во главе с т. Иониним, разработав мероприятия, не думает об их выполнении, забывая, что успех дела в живой практической работе, в строгом контроле за выполнением приказа.

Затяжку с укомплектованием бригад некоторые командиры объясняют недостатком слесарей. Ссылка эта неосновательна и не выдерживает критики. Бригады нужно укомплектовать за счет имеющихся слесарскую квалификацию паровозников, которые высвободятся в результате перевода паровозов на работу по графику оборота, подобрать наиболее способных учеников, прикрепив их для обучения к квалифицированным слесарям. Все это можно и нужно сделать. Комплексные бригады должны быть укомплектованы.

Укрепить комплексные бригады и оздоровить паровозный парк — первоочередная задача в деле подготовки дороги к зиме. Чем больше будет исправных лунинских паровозов, тем быстрее пойдут поезда с грузами, тем больше будет крепнуть мощь железнодорожников героической Красной Армии в ее ожесточенных боях против ненавистных гитлеровских захватчиков.

Встретим зиму во всеоружии! СОЗДАДИМ НА ДОРОГЕ ЗАПАС ТОПЛИВА, ЗАПЧАСТЕЙ И ДЕТАЛЕЙ!

Настойчиво готовиться к зиме

В прошлом году депо Тюмень встретило зиму неподготовленным и в первые же морозы потерпело серьезные поражения. Мы лимитировали работу не только Тюменского отделения, но и всей дороги. По нашей вине срывался своевременный ремонт локомотивов, отменялись поезда, нарушался график.

В этом году коллектив депо поставил своей задачей ни в коем случае не допускать повторения прошлогодних ошибок. С этой целью мы начали готовиться к зиме, заблаговременно, еще в июне, составив твердый план по оздоровлению локомотивного парка, ремонта станочного оборудования, депо устройств, а также план создания зимнего запаса топлива и подготовки кадров.

С первого июля в депо проводится общественный смотр паровозов. Комиссией из 14 лучших машинистов лунинцев под руководством Георгия Нетесина осмотрено уже более 15 локомотивов. На каждый паровоз выдается лицевой счет, в котором, наряду с выполнением эксплуатационных измерителей, вносятся все замеченные дефекты и указывается срок их устранения.

Полным ходом идет ремонт здания, приводятся в порядок цеха. План ремонта станочного оборудования выполнен уже на 83 проц., а депо устройств — на 43 проц. Передовыми машинистами сэкономлено 1242 тонны угля.

Создан пятидневный неснижаемый зимний запас деталей и запасных частей. На курсах по подготовке кадров машинистов, их помощников и котельщиков обучено уже 120 человек. 19 еще продолжают учебу. Регулярно работают стахановские школы. Лучшие машинисты депо через лекции и беседы делятся своим опытом работы с молодыми паровозниками. Так, были прочтены лекции об экономии топлива, о работе паровозов по кольцевому графику без захода в депо от промывки до промывки, о содержании котла, о вождении тяжелых поездов и т. д.

В этом году мы уделили большое внимание созданию собственной продовольственной базы. В подсобном хозяйстве депо засеяно 42,5 га овощей и зернобобовых культур, при плане — 21 га. Сейчас своими силами мы строим овощехранилище на 500 тонн картофеля и овощей. Четыре бригады производят заготовку щавеля, грибов и

24 казанцевских бригады

Первыми последователями свердловских путеобходчиков в кооперированном ремонте пути на Камышевской дистанции выступили путеобходчики второго околотка тт. Толстиков и Киселев и переэздная сторожиха первого околотка т. Кашина. Создан из путеобходчиков бригады, они организовали планово — предупредительный ремонт пути во внеурочное время.

Их примеру последовали вскоре путеобходчики других околотков. Число казанцевских бригад возросло до 24.

В первый же месяц казанцевские бригады провели планово-предупредительный ремонт 8,5 километров пути, отремонтировали два переезда, сменили 237 шпал, выправили 610 шпал методом суфляжа.

ягод. Выполняя первомайский приказ товарища Сталина, тюменские паровозники проделали большую работу по усилению помощи фронту. За полгода мы провели около 1400 тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы 1.400 тысяч тонн груза, сэкономив тем самым сотни паровозовых выходов. Машинисты тт. Нетесин, Волкоедов, Тимкин и другие систематически перевыполняют нормы технической скорости, среднесуточного пробега и оборота локомотивов. В предмайском соревновании мы завоевали переходящее Красное Знамя Тюменского Горкома ВКП(б) и Городского Совета Депутатов Трудящихся.

Но среди нас есть еще отстающие паровозники, которые нечестно относятся к своим обязанностям, грубо нарушают Дисциплинарный устав и этим порочат честь машинистов. Разве не позором является то, что мы имеем таких машинистов, как Чеканов и Видерман, которые систематически пережигают топливо? Только один Чеканов за полгода пережег 191 тонну угля! До сих пор у нас еще не изжиты случаи межпоездного ремонта; имеются браки в работе, а также нарушения Правил технической эксплуатации.

Готовясь к достойной встрече Сталинского дня железнодорожника, мы прилагаем все силы к тому, чтобы резко выправить работу депо и вывести его в число передовых на Уральской магистрали. То, что сделано нами в подготовке к зиме, — только начало. Неуклонно выполняя приказ наркома № 545, мы берем на себя дополнительные обязательства: полностью подготовить к зиме все устройства к 1 октября; к первому сентября добиться работы 70 проц. паровозов по графику; каждому по 50 часов отработать на строительстве в депо, овощехранилища, на заготовке топлива и на уборке урожая в подсобном хозяйстве; вождением тяжелых поездов сократить рабочий парк на два паровоза; заложить в зимний запас месячную потребность угля; создать пятнадцатидневный неснижаемый зимний запас деталей и запчастей.

Своевременной и тщательной подготовкой к зиме каждого депо, вагонного участка, каждой станции обеспечим четкую работу дороги в условиях суровой уральской зимы, поможем доблестной Красной Армии в скорейшем разгроме ненавистного врага — немецко-фашистских захватчиков.

По поручению коллектива депо подписали:

В. БОГДАНОВ — начальник депо, **А. ХАИТ** — секретарь партбюро, **А. ГРЕЧАНЕНКО** — председатель месткома, **Г. НЕТЕСИН**, **Н. ВОЛКОЕДОВ**, **Г. ЧЕРНЫХ**, **М. ЯЛОВ**, **П. ТИМКИН**, **С. ВАГАНОВ**, **В. СОСНИН** — машинисты, **В. ПЕРМИНОВ** — зам. начальника депо по ремонту, **А. ПОТОРОЧИН** — бригадир комплексной бригады, **И. БАХТЕЕВ** — слесарь, **И. ГЕРАСИМОВ** — мастер котельного цеха, **Г. НИКОНЕНКО** — токарь.

СКОРОСТНЫМИ МЕТОДАМИ

Борясь за ускорение оборота вагонов, смена маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Ускова широко применяет скоростные методы обработки поездов.

Составительские бригады тт. Гусева и Копочинского за каждое дежурство формируют по 2—3 поезда сверх плана. Списица т. Спирина вдвое сократила время на списывание составов.

Инициатива свердловских паровозников

Коллектив стахановцев и командиров паровозного депо Свердловск-пассажирская обратился с открытым письмом ко всем железнодорожникам Свердловского отделения. Паровозники призывают развернуть соревнование за отличную подготовку к зиме.

Вступая в соревнование за большевистскую подготовку к зиме, сами паровозники взяли на себя следующие обязательства:

силами кооперированных бригад к 1 сентября произвести оздоровительный ремонт паровозов, отопить их своими материалами; организовать общественный смотр готовности паровозов к зиме; весь паровозный парк перевести на лунинское обслуживание; к 15 октября создать не менее двух тысяч тонн неприкосновенного зимнего запаса топлива; до 1 сентября закончить оздоровительный ремонт станочного оборудования, агрегатов и осветительной сети; к первому сентября подготовить всех молодых рабочих для перехода на самостоятельную работу; отремонтировать зимнюю спецодежду, привлечь к этой работе женщин-активисток; завезти не менее 4500 кубометров топлива для служебных зданий, общежитий и столовых; обеспечить закладку на зиму не менее 200 тонн картофеля и овощей; собрать дикорастущих грибов и ягод для рабочих столовой — создать две бригады по их заготовке; привести в образцовое состояние все общежития и квартиры рабочих.

Массовый выход на ремонт пути

10 июля был организован массовый выход железнодорожников на путевые работы. В нем приняли участие 3761 человек. Здесь были не только путейцы, но и движенцы, паровозники, вагонники, учащиеся школ ФЗО, домохозяйки.

Особенно дружно вышли на субботник на Алапаевской дистанции пути, где приняло участие в путевых работах 670 человек. На Тюменской дистанции активно помогали путейцам 108 домохозяек. За день массового выхода произведен средний ремонт 11,5 километров пути, смонтировано 2565 шпал, смонтированы рельсы на 0,6 километра пути, смонтированы комплект переводных брусков, поставлено на шебен 4 комплекта стрелок.

Настойчивой борьбой за график оборота паровозов — ускорим продвижение поездов

Варварское использование локомотивов

Выполняя приказ наркома № 545/Ц, передовые машинисты депо Свердловск-сортiroвочная тт. Горошко, Кинев, Дубинин и другие водят поезда с высокой скоростью, борются за высокие эксплуатационные измерители своих локомотивов. Видны уже первые результаты. За восемь дней июля оборот паровозов по депо ускорен на три часа, а среднесуточный пробег возрос на 15 километров.

Но нет передела в использовании паровозов среди движущихся.

Велики простои и на промежуточных станциях. Только за два дня — 7 и 8 июля — на Дружининском и Кузинском участках 23 паровоза были передержаны в общей сложности на 105 часов.

Машинисты вызывают по селектору диспетчеров, но получают один ответ:

— Стойте. Отправить пока не можем.

По приказу наркома начальник отделения движения т. Корецкий и начальник паровозного отделения т. Гойда обязаны лично расследовать каждый случай задержки паровозов и привлекать виновных к строгой ответственности. Однако ни один случай еще не был ими расследован. Разгильдяи и дезорганизаторы безнаказанно нарушают приказ, транжируют мощную двигательную силу транспорта.

Н. СОЛОМЕННИКОВ — зам. начальника депо.

Новый успех смены Андреева

Диспетчер т. Бакулин вызвал к селектору начальника станции Вагай.

— Товарищ Павлинский, есть возможность перевыполнить норму сдачи поездов на Омскую дорогу. Вся тяжесть работы падает на вашу станцию. Предлагаю оказать помощь смене дежурного т. Лобанова.

Так началось это боевое дежурство. Дежурный по отделению т. Андреев, диспетчеры тт. Конев и Бакулин быстро продвигали поезда от Поклевской до Вагай. Здесь приходилось отцеплять от некоторых поездов по 500—600 тонн груза, так как весовая норма составов на соседнем участке была гораздо меньшей. Это как раз осложняло и без того напряженную работу стыкочной станции, потому что отцепленные вагоны надо было сформировать в составы и также сдавать на Омскую.

Эту задачу т. Павлинский решил успешно. Все свои действия он и коллектив станции подчиняли одной цели — перевыполнению норм приема и сдачи поездов.

Вечером были подведены итоги. Ереминская смена вновь показала образцы работы. Сдано поездов на Омскую дорогу 133 проц. плана, принято — 122 проц. Все поезда отправлены по графику. Норма обмена с Камышловским отделением выполнена на 110 проц. Восемь паровозов следовали по кольцевому графику, четыре из них имели среднесуточный пробег в полтора-два раза выше нормы.

К. ЩЕРБАКОВ.

Не пора ли перейти к делу?

9 июля хозяйственный актив узла Свердловск-сортiroвочная обсудил мероприятия по выполнению приказа наркома № 545-Ц. Докладчик, начальник паровозного отделения т. Гойда, говоря о мероприятиях, ничего не смог сказать собранной о том, что же практически сделано по выполнению приказа. Между тем со дня издания приказа прошло полмесяца.

Выступавшие в прениях машинисты справедливо критиковали руководителей отделения движения и паровозной службы.

— По два часа простаивают наши паровозы на контрольном посту, — говорит т. Синица. — Часто нас задерживают у semaфоров. Вызовешь диспетчера, а он, оказывается, даже не знает, что мы стоим, винит во всем машинистов и оправдывает дежурных по станции. А до начальника отделения или начальника службы дозвониться невозможно.

Недоумение вызвало выступление начальника отделения движения т. Корецкого. Он заявил, что приказ наркома не доведет не только до рядовых работников, но о нем не знают многие командиры. Единые смены на отделении не укомплектованы, и вообще движущие слабо включаются в борьбу за выполнение приказа.

Следует сказать, что виновен в этом прежде всего сам т. Корецкий. Он не припимает никаких мер в отношении людей, срывающих выполнение приказа. Не пора ли перейти от слов к делу?

Г. ЮРИН.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 11 июля

11 июля наши войска на ОРЛОВСКО-КУРСКОМ и БЕЛГОРОДСКОМ направлениях продолжали отбивать атаки танков и пехоты противника.

Нашими войсками на Орловско-Курском и Белгородском направлениях за день боев подбито и уничтожено 162 немецких танка. В воздушных боях и зенитной артиллерией сбит 31 самолет противника.

На Орловско-Курском направлении противник, не достигнув успеха за все дни наступления, сегодня вновь пытался крупными силами прорвать советскую оборону. Немцы одновременно ввели в бой до 400 танков и большое количество пехоты. Бойцы Н-ского соединения отбили ожесточенную атаку противника. Все последующие атаки гитлеровцев также провалились. К исходу дня противник был отброшен на исходные позиции, оставив на поле боя много подбитых и сожженных танков. За день боя только на этом участке уничтожено свыше 2.000 солдат и офицеров противника.

На другом участке большая группа наших самолетов вчера рано утром нанесла удар по танковой дивизии противника, готовившейся атаковать наши позиции. В результате налета штурмовиков уничтожено несколько десятков вражеских танков, рассеяно и частично уничтожено до 2 полков немецкой пехоты. Атака немцев была сорвана. Воспользовавшись дезорганизацией среди немецких войск на этом участке фронта, наши части атаковали гитлеровцев и выбили их из двух населенных пунктов.

На Белгородском направлении наши войска продолжали вести упорные бои с противником. Утром немцы начали сильный артиллерийский обстрел наших позиций. Затем крупные силы танков и пехоты противника перешли в атаку в нескольких направлениях. На позицию Н-ской части наступало более 100 вражеских танков. В результате боя наши бойцы уничтожили 34 танка, 3 бронемашин и 14 орудий противника. Орудийный расчет гвардии сержанта т. Смородина огнем с открытой позиции сжег 4 и подбил 3 немецких танка типа «тигр».

Советская авиация прикрывает с воздуха наземные войска и наносит тяжелые удары по технике и живой силе немцев.

На Западном фронте разведчики под командованием т. Дутова проникли на передний край обороны противника и взорвали блиндаж вместе с находившимися в нем немцами. Возвращаясь обратно наши бойцы встретились с отрядом гитлеровцев. В завязавшей рукопашной схватке разведчики истребили 16 немцев и захватили пленных.

Западнее Ростова-на-Дону гвардейцы-минометчики Н-ской части совершили огневой налет на скопление немецкой пехоты. Рассеяно и частично уничтожено до роты гитлеровцев. На другом участке группа наших разведчиков проникла в расположение немцев. Гранатами взорвано 3 дзота и истреблено 30 гитлеровцев. Захвачены трофеи.

Северо-восточнее Новороссийска 2 роты пехоты противника пытались боем разведать советские позиции. Наши бойцы встретили немцев ружейно-пулеметным и минометным огнем и вынудили их поспешно отступить. У проволочных заграждений осталось 7trupов гитлеровцев. Артиллеристы Н-ской части разрушили 7 вражеских блиндажей и уничтожили 3 орудия, 10 пулеметов и минометную батарею противника.

На Ленинградском фронте огнем артиллерии и минометов разрушено 22 вражеских дзота, 5 наблюдательных пунктов и 13 пулеметных точек.

Снайперы Н-ского подразделения за последние 25 дней истребили 158 немцев. Снайпер этого подразделения Алексей Федоров за время войны убил 244 гитлеровца.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Брестской области, в течение июня месяца пустил под откос 24 немецких железнодорожных эшелона. Разбиты 16 паровозов и 340 вагонов. Партизаны этого отряда, действуя мелкими группами, совершили несколько налетов на вражеские гарнизоны и истребили свыше 100 солдат и офицеров противника. Партизаны другого брестского отряда на днях взорвали 2 немецких воинских поезда, следовавших к линии фронта.

Пленный унтер-офицер 2 роты 35 танкового полка 4 немецкой танковой дивизии Курт Блюди рассказал: «В ночь на 5 июля нам зачитали приказ Гитлера. В приказе говорилось, что завтра немецкая армия начинает новое наступление, которому суждено решить исход войны. Перед 35-м полком была поставлена задача прорвать оборону русских. До 100 танков полка вышли на исходные позиции. В это время нас атаковала русская авиация и вывела из строя несколько машин. В 5 часов наш батальон развернулся клином вдоль дороги и пошел в атаку. Достигнув высоты, мы попали под перекрестный огонь противотанковых орудий и противотанковых ружей русских. Строй сразу нарушился, движение замедлилось. Соседний танк задымил. Передовой танк командира роты остановился, затем попытался назад. Все, чему нас учили, потеряло смысл. Действия развернулись не так, как нам рисовали в школе. Тактика танкового прорыва, которой нас обучали, оказалась непригодной. Вскоре мой танк был подбит, а внутри машины возник пожар. Я поспешил выскочить из горящего танка. На поле боя стояло не менее 40 подбитых танков, многие из которых горели».

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ

На партийно-хозяйственном активе в Тагиле

9 июля состоялось совещание партийно-хозяйственного актива узлов Н. Тагил и Смышка. Заместитель начальника паровозной службы т. Мельников ознакомил присутствующих с приказом наркома № 545/Ц.

Выступивший начальник паровозного отделения т. Покидько рассказал активу, что на отделении локомотивы используются преступно. На подходах к Смышке паровозы передерживаются по несколько часов, а часть из них используется под передачи, что замедляет их оборот на три и более часов. Тов. Покидько выставил ряд требований к руководству дороги. Он потребовал, чтобы отделение имело возможность за три дня вперед получать задание о размерах движения на декаду или месяц, чтобы начальник депо получали план на вспомогательные работы паровозов. Необходимо уменьшить количество сданных в аренду разным организациям локомотивов, так как они работают не более полутора-двух часов в сутки.

В депо Тагил неблагополучно с лунинским движением. Выступивший начальник депо т. Сафонов пытался доказать, что он и его заместители вопросами внедрения лунинских методов занимались, однако не сумел назвать ни одной лунинской бригады.

Безобразные факты варварского использования паровозов привел в своем выступлении маневровый диспетчер станции Смышка т. Москалев.

— Отделение плохо планирует работу, — говорит он. — Часто бывает так: из отделения сообщают, что на НТМЗ грузится кольцовка. Наша смена готовится к отправлению этого поезда, а потом оказывается, никакой кольцовки на НТМЗ нет, и работу приходится перестраивать. Поезда на станции Смышка должны стоять в ожидании паровозов с Алапаевского участка не более двух часов, а простаивают по 10—12 часов.

О фактах варварского использования паровозов рассказал также машинист депо Тагил т. Дор-

феев. 5 июля его машина по вине диспетчера отделения Осташевского и паровозного диспетчера Сапронова простаивала на станциях от 50 мин. до 3 часов. Есть в депо Тагил машинисты, опаздывающие на перегонах и задерживающие тем самым машинистов - кривоносовцев, следующих позади. Тов. Дорфеев предлагает нерадивых машинистов ставить на обгон и строго выискивать с них за передержки поездов.

Ценные предложения по улучшению работы паровозного парка внесли в своих выступлениях диспетчер отделения движения т. Скобелев и дежурный по депо т. Корякин. Выступили также: начальник отделения движения т. Тышков, начальник станции Смышка т. Подлесный, секретарь Тагильского Горкома ВКП(б) по транспорту т. Дмитриев, заместитель начальника дороги т. Никитин и другие.

И. ЧЕРКЕС.