

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа жел. дор. им. Л. М. Кагановича

№ 105 (2399) Вторник, 7 сентября, 1943 г. Год издания 10-й
цена 15 коп.

Введение персональных званий позволит еще выше поднять авторитет командира на транспорте, будет способствовать беспрекословному выполнению его распоряжений со стороны подчиненных.

(Из передовой «Правды» за 5 сентября 1943 г.)

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

о введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта

1. Ввести персональные звания и новые знаки различия для личного состава железнодорожного транспорта.
2. Установить нижеследующие персональные звания для личного начальствующего состава железнодорожного транспорта:

Для высшего начальствующего состава

- Генерал-директор путей сообщения.
- Вице-генерал-директор путей сообщения 1 и 2 рангов.
- Генерал-директор движения 1, 2 и 3 рангов.
- Генерал-директор тяги 1, 2 и 3 рангов.
- Генерал-директор пути и строительства 1, 2 и 3 рангов.
- Генерал-директор связи 1, 2 и 3 рангов.
- Генерал-директор административной службы 1, 2 и 3 рангов.

Для старшего начальствующего состава

- Директор-полковник движения.
- Директор-полковник тяги.
- Директор-полковник пути и строительства.
- Директор-полковник связи.
- Директор-полковник административной службы.
- Директор-подполковник движения.
- Директор-подполковник тяги.
- Директор-подполковник пути и строительства.
- Директор-подполковник связи.
- Директор-подполковник административной службы.
- Инженер-майор движения.
- Инженер-майор тяги.
- Инженер-майор пути и строительства.
- Инженер-майор связи.
- Инженер-майор административной службы.

Для среднего начальствующего состава

- Инженер-капитан движения.
- Инженер-капитан тяги.
- Инженер-капитан пути и строительства.
- Инженер-капитан связи.
- Инженер-капитан административной службы.
- Инженер-лейтенант движения.
- Инженер-лейтенант тяги.
- Инженер-лейтенант пути и строительства.

- Инженер-лейтенант связи.
- Инженер-лейтенант административной службы.
- Техник-лейтенант движения.
- Техник-лейтенант тяги.
- Техник-лейтенант пути и строительства.
- Техник-лейтенант связи.
- Техник-лейтенант административной службы.

Для младшего начальствующего состава

- Техник движения 1, 2 и 3 рангов.
- Техник тяги 1, 2 и 3 рангов.
- Техник пути и строительства 1, 2 и 3 рангов.
- Техник связи 1, 2 и 3 рангов.
- Техник административной службы 1, 2 и 3 рангов.
- Старший бригадный движения.
- Старший бригадный тяги.
- Старший бригадный пути и строительства.
- Старший бригадный связи.
- Старший бригадный административной службы.
- Бригадный движения.
- Бригадный тяги.
- Бригадный пути и строительства.
- Бригадный связи.
- Бригадный административной службы.
- Всех железнодорожников, коим не присвоено персональное звание, именовать „Работник железнодорожного транспорта“.

3. Установить, что персональные звания высшему начальствующему составу железнодорожного транспорта присваиваются постановлением Совета Народных Комиссаров СССР.

4. Утвердить образцы и описание новых знаков различия для начальствующего и рядового состава железнодорожного транспорта.

5. Народному комиссару путей сообщения СССР установить сроки перехода на новые знаки различия для начальствующего и рядового состава железнодорожного транспорта.

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
4 сентября 1943 г.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 5 СЕНТЯБРЯ

В течение 5 сентября в Донбассе наши войска продолжали успешно развивать наступление и, продвинувшись вперед от 10 до 15 километров, заняли свыше 120 населенных пунктов, в том числе город АРТЕМОВСК, город ДЗЕРЖИНСК, город КОМСОМОЛЬСК, город ХАРЦЫЗСК, город МОСПИНО, крупные населенные пункты КРАСНОЕ, КАРЛОВКА, имени КИРОВА, ЖЕЛЕЗНОЕ, НОВОЯСИНОВАТАЯ, ПАНТЕЛЕЙМОНОВКА, КОРСУНЬ, ВЕРХНЯЯ и НИЖНЯЯ КРЫНКА и железнодорожные станции АЛЕБАСТРОВАЯ, МАЙОРСКАЯ, СКОТОВАТАЯ, ЩЕБЕНКА, МОНАХОВО, НИЖНЯЯ КРЫНКА.

В районе южнее БРЯНСКА наши войска продолжали успешное наступление и, продвинувшись на отдельных участках вперед от 8 до 14 километров, заняли свыше 50 населенных пунктов и среди них крупный железнодорожный узел ХУТОР МИХАЙЛОВСКИЙ, районные центры Орловской области ЛОКОТЬ и СУЗЕМКА, районный центр Сумской области СЕРЕДИНА-БУДА.

На КОНОТОПСКОМ направлении наши войска продолжали наступление и, продвинувшись вперед от 6 до 10 километров, заняли свыше 100 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты НЕХАЕВКА, ОКТЯБРЬСКОЕ, АТЮША, ПРОЛЕТАРСКОЕ, ДУХАНОВКА, ГВИНТОВОЕ, КЛЕПАЛЫ, ТЕРНЫ, ДЕРКАЧЕВКА.

Наши войска, наступающие западнее и юго-западнее ХАРЬКОВА, заняли несколько населенных пунктов, значительно улучшив свои позиции.

На СМОЛЕНСКОМ направлении наши войска продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов.

В течение 4 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 92 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 70 самолетов противника.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ВАГОННОГО УЧАСТКА СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНАЯ Ж. Д. ИМ. Л. М. КАГАНОВИЧА

Приказ № 461 от 1 сентября 1943 г.

За перевыполнение задания по ремонту вагонов, обеспечение проследования поездов без задержек и отцепок и мобилизацию внутренних ресурсов наградить значком «Почетному железнодорожнику»:

- Антюфеева Илью Акимовича — электромонтера,
 - Банжнова Андрея Федоровича — бригадира,
 - Васильева Федора Иосифовича — заместителя начальника вагонного депо,
 - Воробьева Андрея Феоктистовича — котельщика,
 - Елькина Петра Ивановича — слесари,
 - Зайцева Дмитрия Егоровича — слесаря,
 - Коваленко Ивана Андреевича — вагонного мастера,
 - Копырина Александра Яковлевича — ревизора-инструктора вагонного участка,
 - Кривокрылова Григория Тимофеевича — старшего вагонного мастера,
 - Назарова Степана Андреевича — вагонного мастера,
 - Лихоманова Ивана Терентьевича — начальника вагонного депо,
 - Орешкина Ивана Вячеславовича — поездного вагонного мастера,
 - Пипа Дмитрия Митрофановича — вагонного мастера,
 - Промехова Ефима Тимофеевича — слесаря,
 - Репина Александра Ильича — осматрщика вагонов,
 - Саламатова Филиппа Меркурьевича — плотника,
 - Торбас Михаила Сергеевича — заместителя начальника вагонного участка,
 - Тушина Михаила Андреевича — вагонного мастера,
 - Федченко Аким Петровича — заведующего подсобным хозяйством вагонного участка,
 - Цикунова Антона Ефимовича — начальника вагонного участка.
- Народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ.

МАССОВЫЙ ВЫХОД НА РЕМОНТ ПУТИ

На днях рабочие и служащие Егоршинского узла организованно вышли на ремонт пути перерона Кунара-Богданович. За несколько часов работы скоростными методами произведен планово-предупредительный ремонт 3-х километров пути. На участке, которым руководил дорожный мастер тов. Иванов, работали 42 ученика школы ФЗО. Хорошо организовав труд, своевременно обеспечив учащихся инструментом и запчастями, тов. Иванов сумел за один выход отремонтировать 0,5 километра пути. Средняя производительность труда его бригады составила 140 процентов нормы.

Г. ЛЕОНТЬЕВ.

Новая веха в жизни железнодорожного транспорта

Сегодня в «Правде» публикуется Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта».

Во всей нашей стране, и в первую очередь среди железнодорожников, этот Указ будет, несомненно, встречен с большим одобрением, ибо он определяет собою знаменательную веху в жизни железнодорожного транспорта, его многочисленного коллектива.

Не так давно — в середине апреля нынешнего года — на всех железных дорогах было введено военное положение. Указом Президиума Верховного Совета СССР все рабочие и служащие железнодорожного транспорта на период войны были объявлены мобилизованными и закрепленными для работы на железнодорожном транспорте. Этот Указ сыграл свою роль, его практическая реализация нашла свое отражение в улучшении работы транспорта. Заметно подтянулась дисциплина на транспорте, значительно меньше стало ее нарушителей, лучше стали работать все звенья большого и сложного механизма, каким является железнодорожный транспорт. Однако транспорту предстоит еще выполнить серьезные задачи, его работа должна быть еще более четкой, еще более организованной.

Публикуемый сегодня Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта является новым мероприятием правительства, направленным к укреплению единоначалия, дальнейшему повышению дисциплины. Введение персональных званий позволит еще выше поднять авторитет командира на транспорте, будет способствовать беспрекословному выполнению его распоряжений со стороны подчиненных.

Персональные звания и новые знаки различия для железнодорожников вводятся в тот момент, когда наша героическая Красная Армия совершает величайшие подвиги, в кровопролитных боях освобождая советскую землю от немецко-фашистских захватчиков.

Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии. Немалая роль в успехах нашей Красной Армии принадлежит также и железнодорожникам, обеспечивающим воинские перевозки, доставляющим к линиям фронта боеприпасы и вооружение. Знаменательно введение персональных званий и новых знаков различия для железнодорожников в столь радостный момент, когда Красная Армия идет вперед на запад, когда от железнодорожников родина требует проявления еще большей организованности, еще более четкого обеспечения нужд фронта и обслуживания тыла.

Новый Указ поднимет моральный дух всей армии железнодорожников, внесет ощутимые перемены в уклад внутренней жизни на железнодорожном транспорте.

Он должен будет свести на нет всякое нарушение трудовой и производственной дисциплины, слово командира транспорта превратит в закон, обязательный для беспрекословного выполнения.

Иначе и быть не может! Военная обстановка исключает всякую разболтанность, распушенность и неподчинение, всякое послабление хотя малейшему нарушению дисциплины на транспорте, перед которым стоят огромной важности военно-хозяйственные задачи.

В дни войны особенно важно, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером». (И. Сталин). От хорошей работы транспорта многое зависит как на фронте, так и в тылу. Наша промышленность, наши фабрики, заводы, рудники и шахты будут тем лучше работать, чем лучше их будет обслуживать железнодорожный транспорт. Предстоит хлебные и другие продовольственные перевозки.

Дело идет к зиме. Необходимо, чтобы железнодорожники обеспечили создание зимних запасов сырья в нашей промышленности, чтобы они своевременно, до наступления снежных заносов и морозов, подвезли к промышленным предприятиям сырье и топливо, необходимое для производства боеприпасов и вооружения.

Подготовка к зиме в одинаковой мере касается самих железнодорожников. Нужно привести в образцовый порядок весь подвижной состав, пути, стрелки, все железнодорожные службы, паровозы, электровозы. Все должно быть наготове — и снегоочистители, и лопаты, и зимняя спецодежда, и топливо для нужд железнодорожного транспорта.

Многое предстоит сделать по восстановлению железнодорожного транспорта в районах, освобожденных от немецкой оккупации. Многочисленные факты свидетельствуют о том, что в этих райо-

нах железнодорожники с помощью Красной Армии и при активном участии самого населения с энтузиазмом приводят в порядок железнодорожное хозяйство, варварски разрушенное фашистами. Немалую помощь должны оказать тыловые железные дороги. Крайне важно, чтобы восстановительный процесс протекал более интенсивно, более организованно. Честь и слава тем железнодорожникам, которые под огнем вражеских пуль, не страшась смерти, восстанавливают пути сообщения в прифронтовой полосе. Родина не забудет их подвигов, она по достоинству оценит их!

Красная Армия продолжает успешное наступление. Впереди еще немало боев. Много напряжений потребуют они и от железнодорожников, призванных, не взирая ни на какие трудности, обеспечивать насущные требования наступающих частей Красной Армии. Это — высший закон для железнодорожников.

Новый Указ повышает авторитет командиров на транспорте, укрепляет единоначалие и дисциплину. Новый Указ вместе с тем является проявлением величайшей заботы советского правительства об армии железнодорожников, создает для них еще более благоприятные условия работы.

Многотысячный коллектив железнодорожников сделал уже свой значительный вклад в оборону нашей родины, защиту ее от гитлеровских захватчиков. Страна наша, весь советский народ убеждены в том, что славные железнодорожники на Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении персональных званий и новых знаков различия ответят еще большим сплочением своих рядов, установлением на транспорте подлинно воинской дисциплины, напряжением всех своих сил во имя приближения окончательной победы над ненавистным врагом.

(Передовая «Правды» за 5 IX).

Задачи восстановления и развития советского транспорта

Беседа с академиком В. Н. Образцовым

В дни отечественной войны проблемы восстановления и развития советского транспорта приобрели особо актуальное значение. Такие вопросы, как применение плаков для балласта, сварка, упрощенное строительство (грунтоблоки), применение цементных труб для водоснабжения, налаживание металлургических процессов в деповских литейных и другие, стоят в центре внимания многих работников науки.

В созданной комиссии по оказанию помощи транспорту участвуют президент академии наук В. Л. Комаров, академики Терешгорев, Иоффе, Бардин, Байков, Патон.

Профессоры Центрального науч-

но-исследовательского института транспорта, дорожные научно-инженерные общества провели ряд совещаний стахановцев на дорогах, давшие много ценных предложений. Особенно много сделано на дорогах в организации самостоятельного производства деталей паровозов и вагонов.

Наша железнодорожная сеть должна быть значительно расширена, железнодорожные станции необходимо приспособить к большой маневренности и защите от воздушного нападения. Неотложными задачами являются усиление основных магистралей, увеличение меридианальных линий (рокад) для лучшего маневрирования, пе-

Железнодорожники Уральской магистрали приветствуют Указ Правительства

Как только вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении персональных званий и знаков различия на железнодорожном транспорте» на многих предприятиях нашей дороги состоялись митинги, в которых приняло участие несколько тысяч человек.

В своих выступлениях лучшие люди дороги отмечали, что в жизни железнодорожного транспорта наступил новый этап. Машинист-инструктор паровозного депо Надеждинск тов. Толстогозав заявил:

— Своевременно и правильно поступило наше правительство, издав этот Указ. От транспорта в большой степени зависит быстрейший разгром врага. Нам нужна дисциплина подлинно военная, мы должны быть железнодорожниками — бойцами.

Хорошо сказал старший стрелочник станции Кузино т. Медведев:

Инициатива машиниста т. Афонькина

Машинист маневрового паровоза депо Тюмень тов. Афонькин первый решил отеплить паровоз силами своей бригады. Вместе с помощником и кочегаром они собрали мешковину, принесли из дома ветошь, бечевки и все подготовили, чтобы с приближением холодов отеплить свою машину. Тов. Афонькин отремонтировал и привел в порядок будку паровоза, сделал двойной пол.

Эту инициативу дружно подхватили машинисты поездных па-

— 30 лет я работаю на транспорте без единого замечания и впредь буду дисциплинированным солдатом железнодорожной армии.

Дежурный по Тагильскому отделению т. Балакин в своем выступлении также горячо приветствовал Указ правительства и обязался на основе подлинно воинской дисциплины добиться первенства в социалистическом соревновании дежурных отделений.

Выступали паровозники, женщины, вагонники, связисты, путейцы, командиры транспорта и рядовые работники. И все они единодушно приветствовали Указ правительства, направленный на укрепление дисциплины на железнодорожном транспорте, и обязались создать подлинно воинский порядок на дороге, как и подобает железнодорожникам — родным братьям Красной Армии.

ровозов тт. Петрушенко, Соснин, Тимкин, Нетесин, Кипрушкин, Ваганов и другие. Все они отеплят паровозы своими силами и своими материалами.

Тов. Нетесин и его напарник тов. Волкостов сохранили весь прошлогодний материал для отепления паровоза. Они уже надели на прессмасленки железные кожуха, отремонтировали пол, застеклили окна, перебрали паровое отопление и привели будку в культурный вид.

Зиму встретим подготовленными

На станции Надеждинск идет упорная подготовка к работе в зимних условиях. Из работников станции организована ремонтно-строительная бригада под руководством главного кондуктора тов. Абрамова. За полтора месяца бригада отремонтировала стрелочные будки и отеплила их, произвела ремонт перрона, сложила 6 новых печей и т. д. Вся эта работа произведена за счет собственных ресурсов. Так, на территории станции собрано 2500 штук кирпича.

Работники станции оказывают большую помощь дистанции в подготовке к зиме станционных путей. Каждая единая смена имеет прикрепленные к ней километры, к каждому дежурному по станции прикреплен бригадир пути. Перед вступлением на дежурство смены работают на ремонте пути по 3 часа. Только за два месяца силами движущих поднято на шпал 5 стрелочных переводов, заготовлено и смонтировано 60 шпал, смонтированы накладки, болты, крестовины.

Р. СТОЛБОВ.

решить типов подвижного состава и его габаритов, электрификация дорог, механизация погрузки и выгрузки. Особое внимание надо уделить автотранспорту. Он должен быть увлечен не менее, чем в пять, а может быть, и в десять раз по сравнению с довоенным временем.

Дальнейшее дорожное и железнодорожное строительство немалым без предварительной подготовки уже в ближайшее время большого количества дорожных и строительных машин. Этому строительству несомненно поможет использование трофеев войны — разбитых танков, автомобилей, колочей проволоки, металлолома. Немалое значение имеют созданные во время войны новые конструкции и материалы: легированные стали всех видов, пластмассы, огнестойкое дерево, всевозможные заменители.

Большое внимание надо уделить внедрению контейнеров, столь распространенных в США, позволяющих быстро и легко осуществить любую передачу с одного вида транспорта на другой. Мы до сих пор не применяли передачи вагонов на авто-шасси. Все это значительно сокращает расходы по перегрузке. Автоперевозки на короткие расстояния снимут большинство сборных грузов с малых станций.

Большую работу предстоит сделать для развития городского и промышленного транспорта. Строительство городских дорог, трамваев, восстановление производства узкоколейных паровозов и вагонов — эти проблемы должны также привлечь внимание научных работников.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.