

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПУТЕВКА

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

№ 121 (2252) Вторник, 22 сентября 1942 г. Год издания 9-й  
ЦЕНА 10 КОП.

## Создадим запасы топлива на зиму

Для того, чтобы победить врага, необходимо работать в полную меру сил, крепить тыл—могучую опору фронта, повседневно накапливать стратегические ресурсы, экономно расходовать их. Сейчас, когда уральская магистраль готовится к зиме, надо подумать прежде всего о топливных ресурсах.

Бороться за экономию топлива—долг каждого патриота-железнодорожника. Откликнувшись на призыв машинистов депо Свердловск-пассажирская, паровозники дороги начали создавать зимний запас угля в каждом депо. Камышловские машинисты отложили в счет зимнего запаса 5214 тонн, машинисты депо Свердловск-пассажирская—4 тысячи тонн, тюменские паровозники—1514. Всего к началу сентября на дороге отложено в вагоны 14274 тонны угля. Успехи эти далеко недостаточны, так как, наряду с экономией, наблюдается большая пережоги угля. В то время, как одни—передовые железнодорожники—берегут каждый килограмм угля, другие не думают об этом.

На дороге попрежнему велики пережоги угля. В этом повинны прежде всего саки паровозники. В каждом депо имеется большое количество машинистов, пережигающих топливо. Паровозники мало заботятся о теплотехническом состоянии локомотивов, не изучают и не распространяют опыта передовых механиков дороги, таких, как машинист-орденоносец тов. Ваганов, сэкономивший 29429 килограммов угля, машинист депо Егоршино тов. Кочнев, машинист-орденоносец депо Свердловск-сортировочная тов. Елисеев и другие. Пренебрежение передовыми методами работы приводит к тому, что отдельные машинисты допускают неправильную подачу угля и приготовление смесей, перегары, заносы изгарью дымогарных труб и т. д. В результате этого—большие пережоги топлива, что подчас сводит на-нет экономию. Так, например, в депо Кузино сэкономили около 62 тонн угля, а пережгли за это же время более 79 тонн.

В неэкономном расходовании топлива, в его пережогах повинны и движенцы, которые нерационально используют локомотивы, завышают оборот паровозов, задерживают их на подходах к

станциям, на контрольных постах. Только в августе перепростои на подходах составили 41210 часов и дали перерасход топлива 1648 тонн.

Можно привести немало фактов, свидетельствующих о том, что многие диспетчеры, неумело регулируя движение поездов, способствуют пережогам топлива на паровозах. Так, диспетчер Свердловского отделения Горбунов в одно из дежурств задержал три паровоза в общей сложности на 20 часов. Нетрудно подсчитать сколько было сожжено угля на этих паровозах.

Каждый движенец, составитель, диспетчер, дежурный по станции должен твердо помнить об экономии угля, не забывая о том, что пережог угля есть преступление перед родиной.

Специальный приказ наркома обязывает нас встретить вторую военную зиму с запасом топлива на каждом участке дороги, но топливные запасы нужно создавать не только за счет экономии угля, но и за счет применения местных видов топлива. Следует окончательно разрешить вопрос об использовании угля подосиновских копей. Это даст возможность значительно сэкономить столь необходимый родине кузнецкий уголь и перевести весь парк егоршинских паровозов на местные угли.

Необходимо всячески поддерживать инициативу железнодорожников, применяющих вместо угля топливные отходы, наладить брикетирование опилок для отопления паровозов.

Создание топливных запасов—дело чести всех железнодорожников. Для этого необходимо использовать все: экономить уголь на паровозах, быстро продвигать поезда, применять отходы топлива, и, наконец, перейти на отопление паровозов подосиновским углем.

Без создания топливных запасов невозможно отличная подготовка к военной зиме. Вступив в предоктябрьское социалистическое соревнование, железнодорожники должны разрешить одну из важнейших задач—экономить столько топлива, чтобы обеспечить бесперебойную работу локомотивного парка дороги в зимних условиях, а значит, обеспечить четкое продвижение поездов по стальным путям уральской магистрали.

## От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 20 сентября

В течение 20 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю, с 13 по 19 сентября включительно, в воздушных боях, на аэродромах и огнем зенитной артиллерии уничтожено 310 немецких самолетов. Наши потери за это же время—205 самолетов.

Маш корабль в Черном море потопил миноносец противника.

За 19 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреж-

дено 10 немецких танков, до 60 автомашин с войсками и грузами, взорван склад боеприпасов, подавлен огонь 6 батарей полевой и зенитной артиллерии, рассеяно и частично истреблено до 4 рот пехоты противника.

В районе Моздока продолжались ожесточенные бои. Наши конники истребили до роты пехоты и уничтожили 12 автомашин противника.

На другом участке до сотни немецких танков атаковали советские оборонительные рубежи. Наши бойцы отразили натиск врага, подбили и сожгли 18 танков и истребили свыше 200 немецких автоматчиков.

## Предоктябрьское социалистическое соревнование

# Встретим XXV годовщину Октября новыми производственными победами

## Приведем путь в отличное состояние

Путейцы Свердловской дистанции в новогоднем письме товарищу Сталину взяли обязательство к XXV годовщине Октябрьской революции привести в отличное состояние все километры пути, обеспечить бесперебойный пропуск поездов с установленной скоростью, к 20 сентября закончить планово-предупредительный ремонт главного и станционных путей.

На прошедших по дистанции предоктябрьских митингах путейцы решили до 1 октября завершить весь средний ремонт пути и полностью подготовить к зиме все свое хозяйство. В предоктябрьском соревновании коллективы всех околотков дистанции усилили борьбу за отличные километры. Планово-предупредительный ремонт завершен досрочно: главного пути 1 сентября и станционных—10. Своими силами проводится средний ремонт. Путейцы 1 и 3 околотков сами ремонтируют два пути. Работы по ремонту подходят к концу: осталась лишь заправка балласта. Заключаются работы и на других участках.

По результатам социалистического соревнования за первую декаду сентября впереди идет 9-й околоток, где дорожным мастером тов. Топорков. На 10 сентября коллектив околотка выполнил месячный план летних работ на 75 процентов.

## Вклад стрелочника тов. Цибина

Деятельно готовится к зиме стрелочник разезда Флюс Николай Ларионович Цибин. В свободное от дежурства время он помогает путейцам в заготовке материала. Заготовив подделочную древесину в полосе отвода, т. Цибин вытесал 11 переводных брусьев, а также березовые кряжи для изготовления 150 типовых накладок и 60 черенков к костыльным молоткам. Заготовленные т. Цибиным переводные брусья уложены в путь. Сейчас Николай Ларионович взял обязательство заготовить еще целый комплект переводных брусьев—43 штуки, и приступил к этой работе.

МИЗЕВ—заместитель начальника дистанции пути Свердловск-сортировочная по политической части.

## Дневник соревнования движенцев

### 20

### сентября

Первое место заняло Надеждинское отделение, выполнившее задание по поездной работе на 72,5 проц., по погрузке—на 112,8 проц., по выгрузке—на 91,2 проц. и снизившее рабочий парк на 215 вагонов.

Улучшило свои показатели Кузнецкое отделение. Кузнецки полностью справились с заданием по поездной работе на Пермскую дорогу по станции Шаля и выполнили задание по погрузке на 150 проц.

Попрежнему отстают Тагильское отделение. Сорвав передачу местного груза на соседние отделения, тагильчане выполнили задание по выгрузке всего лишь на 57 проц. и не обеспечили выполнения регулирующего задания. За срыв регулирующего задания на последнее место по дороге отнесено Свердловское отделение.

Служба движения за последние дни ослабила руководство социалистическим соревнованием. Начатое в первых числах сентября ежедневное подведение итогов соревнования с оценкой работы отделений и передовых смен сведено к голой статистике. Работники распорядительного отдела службы не выступают организаторами боевого соревнования за улучшение поездной работы. Ежедневный учет работы передовых диспетчеров и дежурных по станции в службе прекращен.

Нет боевого соревнования и в самом распорядительном отделе. Дежурный помощник начальника распорядительного отдела тов. Жежорин пытался развернуть соревнование в своей смене за выполнение норм сдачи поездов по станциям Дружинино, Шаля, Уктус. Но он не получил поддержки со стороны других командиров.

## ЗАДАНИЕ ПО ПРИЕМУ И СДАЧЕ ПЕЗДОВ ПЕРЕВЫПОЛНЕНО

В ночь на 18 сентября смена дежурного по станции Вагай тов. Фомина перевыполнила задание по приему и сдаче поездов на Омскую дорогу. Обработка нечетных транзитных поездов производилась в минимальное время 10—12 минут.

Отлично работали оператор тов. Кунгурова, осмотрщики вагонов во главе с тов. Лизуновым, списчики

т.т. Денисова, Каратаева, Поликарпова, стрелочники т.т. Бобрикова, Шкунова, Константинов, дежурный по депо тов. Каменский.

Главный кондуктор Тюменского резерва т. Сандыко через 15 минут после прибытия отправился в обратный рейс с другим поездом.

**К. ЩЕРБАКОВ**—инженер Дома техники.



Составитель-двухсотник станции Свердловск-сортировочная, орденоносец Николай ФЕТИСОВ за работой.

Фото А. Шаевич.

## Паспорта готовности к зиме—вагонникам Свердловск-пассажирская

Коллектив вагонного участка Свердловск-пассажирская во всеоружии встречает вторую военную зиму. По-хозяйски используя местные ресурсы, он раньше срока провел плановый ремонт станционного силового оборудования, зданий автоконтрольного пункта и концепропиточной, утеплил служебные помещения.

Строжайшая экономия позволила вагонному участку заготовить на зиму 31,5 тонны смазки. Своими силами коллектив построил мастерские для капитального ремонта приборов автотормозного хозяйства, отремонтировал воздушную сеть, компрессоры, испытательные столы. Руководители дороги выдали коллективу участка паспорт готовности к зиме с оценкой «хорошо».

Отмечены лучшие люди участка. Инструктору буксосомазочного

хозяйства тов. Газдовскому, слесарю-инструментальщику т. Пилчеву, бригадиру цеха безотцепочного ремонта тов. Кузнецову выдано денежное вознаграждение в размере месячного заработка. Начальник автоконтрольного пункта тов. Садаков, кочегар т. Шумилов, печник тов. Соснин, плотник тов. Игитов, слесарь тов. Исиков также получили денежные премии.

Благодарность с занесением в личное дело получили начальник вагонного участка тов. Косиков, секретарь партбюро тов. Кузнецов, слесарь тов. Маточкин, бригадир концепропиточного цеха тов. Марков, токарь тов. Аксенов и другие.

19 сентября на митинге начальник вагонной службы тов. Хахаев вручил коллективу вагонников паспорт готовности к зиме.

— Мы не допустим ни одной задержки поездов, еще раз тщательно пересмотрим свое хозяйство. Поможем родине отбросить врага от Сталинграда, разгромить и выгнать его с нашей священной земли, — сказал, принимая паспорт, начальник вагонного участка тов. Косиков.

Затем он передал паспорта готовности к зиме коллективам двух цехов: буксосомазочного и автотормозного. Получая награду, они поклялись работать еще лучше, без усталости, не жалея сил.

Последним слово держал секретарь партбюро тов. Кузнецов. Он заявил:

— Не подведем фронт в суровое зимнее время. Удержим красное знамя Государственного Комитета Обороны, встретим великую годовщину Октября новыми производственными успехами!



# Повседневно экономить уголь, использовать все ресурсы— долг каждого железнодорожника

## Завышенный оборот паровозов— основная причина пережога топлива

Передовые люди уральской магистрали по-боевому борются за экономию угля, создают зимний запас топлива с тем, чтобы в суровое время года дорога бесперебойно снабжала предприятия Урала и фронт всем необходимым для разгрома врага. Но есть и такие, которые продолжают преступно растрачивать уголь, тормозят создание зимнего запаса, приносят громадный ущерб государству.

Попрещему основной причиной пережога топлива на дороге является завышенный оборот паровозов. При чем в этом виновны в одинаковой степени паровозники и движинцы. Ежедневно локомотивы простаивают сотни часов под техническими операциями, в ожидании работы, на станционных и тракционных путях, промежуточных станциях и экипировочных пунктах. Ежедневно эти простои фиксируются во всевозможных отчетах, сводках, докладах, но никто еще до сих пор не несет ответственности за это со всей строгостью военного времени.

Что значит не выполнить на дороге норму оборота паровозов только за один сутки? Это значит неизменно и неизбежно сжечь десятки тонн угля, пустить на ветер тысячи рублей государственных средств.

Возьмем для примера один сутки сентября. Только на контрольных постах локомотивы простояли 138 паровозочасов, чем был причинен убыток государству в 5244 рубля, а самое главное—было излишне затрачено 414 человеко-часов и допущен пережог более 3 тысяч килограммов угля. На подходах же паровозы простояли 1070 часов, чем был причинен колоссальный убыток—40600 рублей, излишне затрачено 3200 человеко-часов и выброшено на ветер 24610 килограммов условного топлива!

Такой завышенный оборот паровозов в эти сутки произошел главным образом за счет решающих участков дороги—Шали, Дружинино, Свердловск, Вагай, Тюмень. В Свердловске 55 паровозов простояли 369 часов, пере-

жгли 8487 килограммов условного топлива, в Вагае пережог составил 7406 и в Шале—3818 килограммов.

Характерна в этом отношении работа Тюменского депо за эти же сутки. Общий простой паровозов сверх нормы по депо составил 224 часа. Это привело к убытку в 8736 рублей. Пережог топлива составил более 5 тонн в условном исчислении. Кроме того, паровозы этого же депо простояли на промежуточных станциях сверх нормы 278 часов, что составляет убыток в 10842 рубля, а пережог пополнился еще шестью тоннами условного топлива. Плюс ко всему этому простой паровозов по неготовности составов на станции Тюмень—48 часов; убыток составил 1872 рубля, и допущен пережог более одной тонны условного топлива.

Приказ № 58 начальника дороги требует от паровозников и движинцев коренным образом улучшить оборот паровозов—этот универсальный показатель работы дороги. Позор начальнику Камышловского паровозного отделения Смердову, его заместителю Малышеву, начальнику отделения движения Миронову, начальнику Тагильского паровозного отделения Покидько за преступное отношение к обороту паровозов, к экономии топлива.

Каждый начальник отделения, диспетчер, дежурный по депо и станции, машинист, составитель, путевец и вагонник должен спросить себя, достаточно ли он осознал все великое значение угля в дни войны, что он сделал, чтобы организовать ускоренный оборот паровозов и не допустить пережога хотя бы одного килограмма «черного золота», чем он помог созданию зимнего топливного запаса на дороге?

Экономить уголь, использовать его только с максимальной пользой для родины—святой долг, святая обязанность каждого работника нашей дороги.

**Ф. КАРТАШЕВ**—начальник контрольно-инспекторской группы при начальнике дороги.  
**Б. ДОЛИНОВ**—(корр. «Путевки»).

# Из блок-пота д в и ж е н ц я

## Контрольно-маршрутную марку—на все станции

Для того, чтобы полностью обеспечить безопасность движения поездов, свести на нет случаи приема поездов на занятые пути, необходимо ввести на каждой станции контрольно-маршрутную марку. Эта марка представляет собой металлическую дощечку, на которой выгравировано наименование станции, номер стрелочного района или поста и номер приемного пути. Для каждого приемного пути заготавливается несколько марок (5—6), в зависимости от частоты движения.

Для хранения контрольных марок в будках входных стрелочных постов устанавливаются небольшие шкафы с двумя отделениями.

В верхнем отделении на крючках с надписью соответствующих путей приема размещаются неиспользованные марки. Ключ от этого отделения хранится у старшего стрелочника. В нижнем отделении хранятся использованные марки, куда они вкладываются через особое отверстие. Ключ от нижнего отделения находится у начальника станции.

Когда дежурный по станции перед приемом поезда дает старшему стрелочнику распоряжение—проверить свободу намеченного для приема поезда пути, они извлекают из верхних отделений контрольные марки этого пути, проходят навстречу друг другу, устанавливая свободу пути, и обмениваются контрольными марками. Приготовив маршрут приема поезда, они опускают марки в нижние отделения шкафов и докладывают дежурному по станции о свободе пути и готовности маршрута.

Начальник станции или его заместитель не реже двух раз в сутки производят обмен марками между стрелочными постами. Изъятая использованная марка, они производят записи в соответствующем журнале.

Марка облегчает контроль за проверкой свободы путей и заставляет командиров станции повседневно заниматься вопросами безопасного следования поездов.

На Егоршинском отделении контрольно-маршрутная марка вводилась. Однако при этом было допущено несколько существенных ошибок. На входных стрелочных постах установили только по одной марке, что исключало всякую возможность контроля.

Необходимо внедрить контрольно-маршрутную марку на все станции.

**КРотов**—ревизор по учету Егоршинского отделения.

## 1780 рублей экономии

Путевой обходчик 6 околотка Кузнецкой дистанции пути тов. И. Саврулин содержит свой километр в отличном состоянии, собственными средствами ремонтирует путевое хозяйство.

Тов. Саврулин отремонтировал 500 шпал, сэкономив 1500 рублей. Сам изыскал средства и отремонтировал путевую будку: починил пол, привел в порядок плитку и печь, оплукатурил стены. Путевобходчик-лушинец собрал 350 костылей, годных для реновации, сэкономив на этом 81 рубль.

Всего тов. Саврулин сэкономил 1748 рублей.

**Ф. СТУПНИКОВ.**

# Симфония грядущей победы

Мощный поток звуков разливается все шире. Громче и громче становится звуковая волна. Кажется, достигнут последний предел звучания оркестра, но напряженно продолжает возрастать...

... Это осажденный Ленинград. Один за другим рвутся оглушительные бронированные удары в богатирскую грудь великого города. Враг ломится в ворота неприступной балтийской крепости. В звуках исключительной силы воплотил композитор всю ярость врага и гордое непоколебимое мужество ленинградцев, бешеный натиск ожесточившегося хищника и непоколебимую стойкость обороняющихся. Величественно звучит тема сокрушающего ответного сопротивления ленинградцев и суровый режвием памяти героев, погибших за родину.

7 симфония Шостаковича—прекраснейшее произведение мировой музыки.

В грозные дни блокады, в обстановке тяжелых лишений, под грохот артиллерийской канонады, композитор, отрываясь от нот для очередной вахты на крыше в ка-

честве пожарника, творил в ласковом Ленинграде свое дивное произведение, вдохновенное предвидением грядущей победы. «Работа над симфонией—пишет Шостакович,—я думал о величии нашего народа, о его героизме, о лучших идеалах человечества, о прекрасных качествах человека, о нашей прекрасной природе, о гуманизме, о красоте. Во имя всего этого мы ведем жестокую борьбу».

Грандиозен финал симфонии. В нем светлая вера в торжество разума, культуры, свободы, в непобедимость советской страны.

В будущем многотомнике истории Отечественной войны золотыми буквами будет вписана глава о беспримерном героизме ленинградцев. И в этой главе—бесмертной, поистине гениальной страницей будет звучать суровая музыка 7 симфонии Шостаковича, крупнейшего памятника советского искусства, рожденного в жестокой битве с фашизмом.

Симфонию Шостаковича в исполнении государственного симфонического оркестра Союза ССР должен прослушать каждый.

**Е. САРАПУЛОВА.**

## Своевременно вывезти с полей овощи и картофель

Неудовлетворительно налажена перевозка обильного урожая овощей и картофеля на нашей дороге. Несмотря на многочисленные приказы начальника дороги и специальный приказ наркома о том, что ответственность за вывозку овощей на отделениях лежит на политотделах, многие начальники политотделов не занимаются этим, под разными предлогами отказываются помочь в организации перевозки овощей. Так политотделы Егоршинского и Тюменского отделений до сих пор не мобилизовали имеющиеся машины и, в результате, тонны овощей лежат невывезенными на полях. В Тюменском совхозе, например, до сих пор не вывезено 180 тонн картофеля и 80 тонн капусты.

В Ачитском и Красноуфимском районах лежат тонны овощей и картофеля, заготовленные для железнодорожников Свердловского узла, а начальник паровозного депо тов. Перекальский и директор школы мастеров социалистического труда тов. Нестеров до сих пор не предоставили маши-

ны для перевозки хотя по приказу начальника дороги они обязаны были это сделать.

Многие хозяйственники явно пренебрегают приказами начальника дороги в отношении изготовления тары для закладки овощей. Ряд организаций, в том числе Дорстрой (начальник т. Мурешев), служба пути (начальник тов. Зотов), жилищный отдел (начальник т. Таганов) обязаны были к 15 сентября изготовить 20 чанов для засолки капусты, но ни один чан еще не готов.

Медленно идет заготовка и закладка овощей и картофеля. На 14 сентября заложено картофеля только 45 процентов и 22 процента овощей. Руководители Трансгортреста тт. Шнюков и Тараненко считают это в порядке вещей: «К этому времени,—говорят они,—заложить больше нельзя».

Если и дальше дело пойдет такими темпами, то неминуемо повторится история прошлого года, когда закладку овощей затянули до поздней осени.

**С. ДОМНИЧ.**



## Пьеса „Русские люди“ на сцене самодеятельного театра

С большим успехом выступает в узловом клубе станции Дружинино коллектив художественной самодеятельности железнодорожников под руководством тов. Мызакова.

Горячим одобрением была встречена пьеса «Русские люди» К. Си-

монова. Зрители высоко оценили игру дежурного по депо т. Байкова, исполнившего роль Глобы, зав. производством столовой Щекотова, выступившей в роли жены Харитоновна.

**В. НИЧКОВ**—председатель Свердловского райпрофкома.

## Садовод-мичуринец

Егоршинские железнодорожники хорошо знают сад мичуринца-пенсионера Дмитрия Ефимовича Горбунова.

Уральская осень, а в саду цветут японский шиповник, яблоня, «ранет желтый», зеленеют кипарис, белая акация, декоративный виноград, на отяжелевших яблоневых ветках наливаются плоды «ветлужанки», краснеет барбарис. В тени листьев созревают кабачки, помидоры, огромные тыквы.

В этом году тов. Горбунов снял

уже более 2 пудов яблок, 323 стакана малины, 69 стаканов маку, около тысячи огурцов, много алтайской смородины, картофеля, репы, брюквы.

Очень часто к мичуринцу приходят экскурсии школьников, за советом идут колхозники соседних со станцией деревень, железнодорожники. За два года т. Горбунов вырастил и раздал более 100 тысяч корней рассады.

**И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.**

## Первые дни работы литейного цеха

Коллектив вагонного участка Свердловск-сортировочная, поставив перед собой задачу освободить государство от лишней работы по снабжению деталями и запасными частями, построил на станции Дружинино чугуно-стале-литейный цех.

Коллектив вагонников, руководимый начальником вагоноремонтного пункта тов. Поповым, начальником цеха тов. Ворошиловым, широко используя внутренние ресурсы и возможности, построил цех в сжатые сроки. Большую помощь вагонникам оказали начальник паровозного депо тов. Хлюпин, мастер-строитель этого же депо т. Лобанов, зам. начальника электростанции т. Бородин, электромонтер тов. Сизов.

Одновременно с ходом строительства из числа вновь принятых чернорабочих и молодых девушек готовились формовщики, вагранщики, шишкарники и мастера. Они учились новым профессиям в дорожных и территориальных литейных цехах, где проходили практику под руководством опытных мастеров. За это время было обучено 12 формовщиков, 2 шишкарника, 3 вагранщика, 1 мастер.

Первой продукцией цеха были тормозные колодки, сигнальные державки, ручки концевых и тор-

мозных кранов. Все они пошли в зимний запас.

Большим затруднением в нормальной работе цеха в настоящее время является отсутствие планового снабжения цеха коксом и чугуном, огнеупорными кирпичем и глиной. К недостаткам работы относится наличие большого количества брака и больших литников, составляющих в отдельные дни 35 процентов продукции; малое снятие литья с квадратного метра площади формовочной земли, низкая производительность труда рабочего, высокая стоимость продукции, отсутствие лабораторий не дают возможности точно выявить причины брака, состояния формовочной земли и т. д.

Коллектив цеха, осваивая новое производство, по-боевому устраняя все недостатки, обязался шустричь в эксплуатацию бессемеровский конвертер для получения стальных изделий и обеспечить два вагонных участка полностью всем чугуном литьем, освоив до 32 наименований деталей и запасных частей. Превратим литейный цех нашего участка в кузницу продукции для зимнего запаса.

**А. ЦИКУНОВ**—начальник вагонного участка Свердловск-сортировочная.