

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 132 (2426) Четверг, 11 ноября, 1943 г. Год издания 11-й цена 15 коп.

Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденом Суворова первой степени Маршала Советского Союза Сталина Иосифа Виссарионовича

За правильное руководство операциями Красной Армии в Отечественной войне против немецких захватчиков и достигнутые успехи наградить Маршала Советского Союза СТАЛИНА Иосифа Виссарионовича орденом СУВОРОВА первой степени.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 6 ноября 1943 г.

ВЫСОКАЯ НАГРАДА

Отмечая роль железнодорожного транспорта в отечественной войне, товарищ Сталин сказал: «И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам все же удалось снабдить фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего, заслугу наших транспортных рабочих и служащих».

Четкая работа железнодорожного транспорта есть прямой результат повседневной заботы нашего правительства и лично товарища Сталина о железнодорожниках, о железнодорожном транспорте.

Насколько велика эта забота, насколько велико значение придает этой отрасли народного хозяйства свидетельствует Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда 127 лучшим представителям железнодорожной державы.

Широко известны армии железнодорожников трудовые отличия и заслуги перед родиной знатного путеобходчика М. Казанцева, машиниста углеподъемного крана А. Черепанова, паровозных машинистов Лунина, Болонина, Папавина, диспетчера Водважко, составителя Краснова, и других. Им, во главе с наркомом — боевым организатором многомиллионной армии железнодорожников Лазарем Моисеевичем Кагановичем — присвоено высшее трудовое отличие — звание Героя Социалистического Труда.

Путь — основа железнодорожного транспорта. Содержать стальные километры в отличном состоянии — есть лучшая помощь каждого путебходчика героической Красной Армии. Это всегда помнил знатный путеобходчик Свердловской магистрали Максим Афанасьевич Казанцев. Он не ограничился тем, что отличился содержанием своего километра. Он без помощи ремонтных рабочих стал проводить ремонт пути, организовал для этой цели кооперированную бригаду из путевых обходчиков. Почин Казанцева был широко подхвачен и распространен путевцами по всей дороге.

Правительство высоко оценило инициативу знатного путеобходчика. Ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В трудные суровые дни уральской зимы узким местом в работе паровозного хозяйства являлась экипировка паровозов, снабжение их углем. Сплошь и рядом локомотивы часами простаивали, ожидая очереди для набора топлива. Не мог мириться с таким явлением машинист углеподъемного крана Ананий Черепанов. Умело продумав организацию процесса экипировки, рационализировал работу, он стал одним краном одновременно снабжать два паровоза.

Рационализаторская мысль и хозяйственная инициатива лунинца Черепанова были по достоинству оценены. Ананий Калистратович сейчас — Герой Социалистического Труда.

По достоинству отмеченные правительством за свои производственные заслуги высшим трудовым отличием, Герои Социалистического Труда великой железнодорожной державы, умножат свои достижения, проявят новые образцы самоотверженного труда во имя материальной, во имя скорейшей победы над врагом.

Указ Президиума Верховного Совета СССР О присвоении звания Героя Социалистического Труда начальствующему составу и рядовым работникам железнодорожного транспорта, генералам, офицерам, рядовому составу железнодорожных войск

За особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени присвоить звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот»:

1. Авдохину Андрею Михайловичу — подполковнику, командиру мостового железнодорожного батальона.
2. Авраменко Григорию Яковлевичу — начальнику головного ремонтно-восстановительного поезда.
3. Агаеву Фридуна Кули Оглы — паровозному машинисту Бакинского депо Закавказской ж. д.
4. Агапову Николаю Андреевичу — красноармейцу-минеру восстановительного железнодорожного батальона.
5. Александровой Антонине Николаевне — старшей стрелочнице военно-эксплуатационного отделения Калининской жел. дор.
6. Алыпову Алексею Ивановичу — начальнику головного восстановительного отдела Управления военно-восстановительных работ фронта.
7. Анникову Михаилу Евдокимовичу — красноармейцу восстановительного железнодорожного батальона.
8. Арутюнову Баграту Николаевичу — заместителю Народного Комиссара путей сообщения.
9. Асаинову Жабаркану — красноармейцу Краснознаменного восстановительного железнодорожного батальона № 81.
10. Атаманову Николаю Николаевичу — паровозному машинисту депо Сталинград Сталинградской ж. д.
11. Вакареву Петру Ивановичу — полковнику, командиру жел. дор. бригады.
12. Баренбойму Исааку Юлисовичу — начальнику мостопоезда № 2.
13. Безвильному Василию Владимировичу — полковнику, командиру жел. дор. бригады.
14. Безуглову Василию Тихоновичу — начальнику Крымской дистанции пути Северо-Кавказской ж. д.
15. Визюкову Ивану Егоровичу — сержанту, командиру отделения минно-подрывного взвода восстановительного батальона.
16. Блинову Ивану Петровичу — машинисту депо Курган Южно-Уральской ж. д.
17. Болонину Василию Ивановичу — паровозному машинисту депо Вологда Северной ж. д.
18. Бондаренко Михаилу Леонтьевичу — начальнику железнодорожного строительства № 10.
19. Борисову Николаю Владимировичу — гвардии генерал-майору технических войск, нач. управления военно-восстановительных работ фронта.
20. Бубчикову Ивану Иосифовичу — начальнику укладочного поезда строительства № 2.
21. Васильеву Александру Антоновичу — начальнику мостопоезда № 29.
22. Васильеву Александру Михайловичу — начальнику Московско-Окружной ж. д.
23. Вейцману Самуилу Гдаль-

- евичу — инженер-майору, командиру мостового железнодорожного батальона.
24. Виноградову Василию Ивановичу — паровозному машинисту депо Москва-пассажирская Октябрьской ж. д.
25. Водважко Николаю Петровичу — диспетчеру Дебальцевского отделения Северо-Донецкой ж. д.
26. Ганину Якову Митрофановичу — начальнику вагонной службы Московско-Окружной ж. д.
27. Гарковенко Ивану Петровичу — старшине, командиру отделения восстановительного железнодорожного батальона.
28. Гарцуеву Павлу Николаевичу — начальнику Кировской ж. д.
29. Глебову Афанасию Васильевичу — поезвному вагонному мастеру колонны особого резерва № 7.
30. Голубу Ивану Андреевичу — начальнику машинно-путевой станции Сталинградской ж. д.
31. Голубицкому Сергею Иосифовичу — паровозному машинисту Юго-Западной ж. д. паровозной колонны № 25.
32. Горохову Ефиму Степановичу — инженеру поезда № 2 по ремонту водоснабжения.
33. Гострову Александру Васильевичу — паровозному машинисту депо Джанкой Сталинской ж. д.
34. Грицаенко Николаю Феофановичу — старшему сержанту восстановительного железнодорожного батальона.
35. Даниленко Константину Ивановичу — начальнику паровозной колонны НКПС № 10.
36. Дегтяреву Михаилу Николаевичу — старшему сержанту, командиру взвода восстановительного железнодорожного батальона.
37. Делову Амею Харуновичу — паровозному машинисту депо Армавир Северо-Кавказской ж. д.
38. Дубина Василию Яковлевичу — паровозному машинисту депо Дебальцево Северо-Донецкой ж. д.
39. Дугину Алексею Семеновичу — полковнику, командиру железнодорожной бригады.
40. Евсееву Ивану Георгиевичу — инженеру Скуратовской дистанции сигнализации и связи Московско-Курской ж. д.
41. Елисееву Василию Михайловичу — паровозному машинисту депо Ленинград-Финляндской паровозной колонны НКПС № 48.
42. Епанчинну Николаю Яковлевичу — главному кондуктору колонны паровозов особого резерва № 12.
43. Ермакову Петру Александровичу — поезвному вагонному мастеру колонны особого резерва № 7.
44. Ефимову Ивану Ивановичу — паровозному машинисту депо Горбачево Московско-Курской ж. д.
45. Ефимову Ивану Ивановичу — главному кондуктору колонны паровозов особого резерва № 46.
46. Жарковой Анне Петровне — дежурной по станции Кировской ж. д.
47. Желудеву Владимиру Николаевичу — начальнику Лискинского отделения движения Юго-Восточной ж. д.
48. Жижилашвили Шалва Николаевичу — майору, командиру

- восстановительного железнодорожного батальона.
49. Жукову Василию Федоровичу — ефрейтору восстановительного железнодорожного батальона.
50. Закорко Николаю Тихоновичу — начальнику Сталинской ж. д.
51. Звездину Александру Григорьевичу — сталевару мартемовских печей литейно-механического завода имени Л. М. Кагановича.
52. Зубкову Ивану Георгиевичу — начальнику Управления военно-восстановительных работ фронта.
53. Кабанову Павлу Алексеевичу — генерал-майору технических войск, начальнику военно-восстановительных работ фронта.
54. Кагановичу Лазарю Моисеевичу — Народному Комиссару Путей Сообщения.
55. Казанцеву Максиму Афанасьевичу — путевому обходчику Свердловской дистанции пути Свердловской ж. д.
56. Кикнадзе Григорию Семеновичу — начальнику Закавказской ж. д.
57. Кирнарскому Абраму Менделевичу — майору, командиру Краснознаменного восстановительного железнодорожного батальона.
58. Ковалеву Герману Васильевичу — заместителю Народного Комиссара Путей Сообщения.
59. Коваленко Григорию Игнатьевичу — начальнику комплексной бригады Улан-Удэнского паровозо-ремонтного завода.
60. Ковальскому Павлу Леонтьевичу — ефрейтору мостовой роты.
61. Колобову Николаю Романовичу — начальнику станции Рыбное Московско-Рязанской ж. д.
62. Кордашу Михаилу Георгиевичу — главному кондуктору паровозной колонны № 48 Октябрьской ж. д.
63. Коршунову Павлу Ивановичу — подполковнику восстановительного железнодорожного батальона.
64. Косыреву Николаю Андреевичу — поезвному вагонному мастеру военно-санитарного поезда № 342.
65. Котенко Алексею Николаевичу — красноармейцу-шоферу автоколонны управления военно-восстановительных работ.
66. Кохреидзе Шалве Федоровичу — паровозному машинисту депо Тбилиси Закавказской ж. д.
67. Краснову Кириллу Сергеевичу — составителю поездов Северо-Донецкой ж. д.
68. Кривоносу Петру Федоровичу — начальнику Северо-Донецкой железной дороги.
69. Кутафину Семену Васильевичу — начальнику Южной железной дороги.
70. Кутепову Николаю Петровичу — паровозному машинисту депо Харьков Южной железной дороги.
71. Кушнеру Михаилу Ивановичу — паровозному машинисту депо Осташков Калининской железной дороги.
72. Латунову Георгию Георгиевичу — начальнику станции Палассовка Рязано-Уральской железной дороги.

73. Лескину Антону Федоровичу — паровозному машинисту депо Рузаевка Куйбышевской железной дороги.
74. Лунину Николаю Александровичу — паровозному машинисту депо Новосибирск Томской железной дороги.
75. Львову Феодосию Ивановичу — начальнику спеццеха Барнаульского вагоно-ремонтного завода.
76. Лысенко Александру Карповичу — начальнику паровозного отделения Лиски Юго-Восточной железной дороги.
77. Мазурову Константину Герасимовичу — начальнику станции Батайск Северо-Кавказской железной дороги.
78. Макарову Ивану Георгиевичу — начальнику станции Горький-товарная Горьковской ж. д.
79. Макарову Николаю Акимовичу — начальнику паровозной колонны особого резерва № 3.
80. Максвитису Францу Иосифовичу — подполковнику, командиру восстановительного ж. д. батальона.
81. Маньковскому Ивану Васильевичу — начальнику службы сигнализации и связи Калининской ж. д.
82. Мгеладзе Николаю Васильевичу — машинисту Тбилисского депо.
83. Медведеву Виктору Михайловичу — бывш. начальнику депо Елец Московско-Донбасской ж. д.
84. Меккелеву Евгению Ильичу — старшему диспетчеру военно-эксплуатационного отделения № 2.
85. Моисеенко Григорию Петровичу — капитану, командиру мостовой роты восстановительного ж. д. батальона.
86. Мурзичу Василию Ивановичу — паровозному машинисту депо Витебск Западной ж. д.
87. Мышастому Константину Никифоровичу — паровозному машинисту депо Малоярославец Московско-Киевской ж. д.
88. Наволухину Ивану Ивановичу — бригадиру Астраханской дистанции пути Рязано-Уральской ж. д.
89. Нариняну Николаю Артемьевичу — начальнику головного ремонтного восстановительного поезда № 3.
90. Новикову Афанасию Игнатьевичу — дорожному мастеру Сухиничской дистанции пути Московско-Киевской ж. д.
91. Новикову Николаю Николаевичу — начальнику головного ремонтного восстановительного поезда.
92. Олейникову Никите Ивановичу — дежурному по станции Липки Сталинградской ж. д.
93. Осипову Василию Тимофеевичу — начальнику военного отдела службы движения Куйбышевской ж. д.
94. Панину Ивану Федоровичу — паровозному машинисту депо Москва-Сортировочная Московско-Рязанской ж. д.
95. Папавину Александру Петровичу — паровозному машинисту депо Ярославль Ярославской ж. д.
96. Папура Андрею Федоровичу — электромеханику Котля-

(Продолжение на 2 стр.)

Указ Президиума Верховного Совета СССР О присвоении звания Героя Социалистического Труда начальствующему составу и рядовым работникам железнодорожного транспорта, генералам, офицерам, рядовому составу железнодорожных войск

(Окончание. Начало на 1 стр.)

ревской дистанции сигнализации и связи Орджоникидзевской ж. д.
97. Певцову Николаю Николаевичу — помощнику участкового ревизора по безопасности движения поездов Московско-Донбасской ж. д.
98. Першукевичу Ивану Петровичу — паровозному машинисту депо Кемь Кировской ж. д.
99. Петрову Владимиру Сергеевичу — полковнику, командиру железнодорожной бригады.
100. Покусай Александру Ивановичу — паровозному машинисту депо Харьков-Сортировочная Южной ж. д.
101. Полякову Николаю Федоровичу — паровозному машинисту депо Омск Омской ж. д.
102. Радченко Михаилу Ивановичу — паровозному машинисту депо Гудермес Орджоникидзевской ж. д.
103. Рыкову Александру Ильичу — начальнику Волховстроевской дистанции пути Северной ж. д.
104. Саламбекову Борису Константиновичу — начальнику Октябрьской ж. д.
105. Сафронову Ивану Герасимовичу — паровозному мастеру депо Тайга Томской ж. д.
106. Синегубову Николаю Ивановичу — заместителю Народного Комиссара Путей Сообщения.
107. Ситникову Ивану Ивановичу — бригадире путевой колонны головного ремонтного поезда.
108. Смирнову Алексею Григорьевичу — помощнику паровозного машиниста депо Валушки Московско-Донбасской ж. д.
109. Сук Ивану Яковлевичу — красноармейцу путевой роты восстановительного железнодорожного батальона.
110. Суркову Александру Ивановичу — начальнику станции Сарепта Сталинградской ж. д.
111. Тютюшкину Семену Федоровичу — паровозному машинисту депо Кировград Одесской ж. д.
112. Тяпкину Федору Федоровичу — технику-лейтенанту, миссеру восстановительного батальона.
113. Федосову Филиппу Дмитри-

евичу — начальнику Лискинской дистанции пути Юго-Восточной ж. д.
114. Харчевникову Семену Андреевичу — паровозному машинисту депо Славянск Южно-Донецкой ж. д.
115. Хачатуряну Андрею Мисановичу — машинисту Ленинградского паровозного депо.
116. Циклаури Андрею Васильевичу — паровозному машинисту Тбилисского депо.
117. Цурлопе Ивану Иосифовичу — начальнику мостопоезда № 5.
118. Черепанову Аналию Калистратовичу — машинисту углеподъемного крана депо Свердловск-Сортировочная Свердловской ж. д.
119. Черкесову Андрею Михайловичу — инженеру-мостовику, начальнику мостового отдела НКПС.
120. Чернову Георгию Матвеевичу — паровозному машинисту депо Муром Казанской ж. д.
121. Чухнюк Елене Мироновне — паровозному машинисту депо Белорусской ж. д.
122. Шаповалову Иосифу Мироновичу — подполковнику, командиру мостового полка.
123. Шаталову Александру Борисовичу — начальнику поезда № 1 по ремонту связи.
124. Шейну Петру Максимовичу — подполковнику управления железнодорожных восстановительных работ фронта.
125. Шубину Петру Алексеевичу — начальнику станции Курск Московско-Курской ж. д.
126. Янковскому Александру Алексеевичу — паровозному машинисту депо Орша Западной ж. д.
127. Яцкову Ивану Алексеевичу — начальнику участка восстановления тоннелей Управления военно-восстановительных работ № 12.
Председатель Президиума Верховного Совета СССР. **М. КАЛИНИН.**
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР. **А. ГОРКИН.**
Москва, Кремль. 5 ноября 1943 г.

Доклад товарища Сталина вдохновляет железнодорожников на новые трудовые подвиги

Три поезда сверх нормы

Мудрый доклад товарища Сталина на торжественном заседании Моссовета 6 ноября вдохновил советских людей на героический, самоотверженный труд во имя полной победы над ненавистными гитлеровскими захватчиками.
Встав 7 ноября на сталинскую вахту в честь XXVI годовщины Октября, диспетчер Кузинского отделения т. Костылов перевыполнил за смену норму сдачи поездов на Пермскую дорогу, сдав три поезда сверх плана. Один поезд был сдан своим паровозом за счет улучшенного оборота по Кыповскому ходу. Задание по погрузке и выгрузке также перевыполнено.

Образцово провели поезда машинисты депо Свердловск-Сортировочная тт. Дубинин, Гладилин, Фотин, Теплоухов, Ряскин и Трегубин, значительно перевыполнившие задание по технической скорости и быстро обернувшие свои паровозы в депо Шаля.

Н. ЕРЕМИН — зам. начальника Кузинского отделения.

С высокой скоростью

В ответ на призыв товарища Сталина — работать еще напрябнее и самоотверженнее для победы над немецко-фашистскими захватчиками, диспетчер Тагильского отделения тов. Волкова в дежурство 7 ноября организовала эстафетный поезд для скоростного продвижения порожняка под погрузку.

Машинист электровоза тов. Моцелюк и главный кондуктор тов. Овчинникова, поддержав инициативу диспетчера, провели поезд по Свердловскому участку со среднесуточной скоростью в 1080 километров.

Б. ЗУЙКИН — зам. начальника Тагильского отделения.

Сталинская вахта Героя Социалистического Труда А. Черепанова

В ответ на высокую награду правительства — присвоение звания Героя Социалистического Труда — машинист углеподъемного крана склада топлива Свердловск-Сортировочная **А. Черепанов** 9 ноября встал на сталинскую вахту. Он взял обязательство сократить простой паровозов под снабжением углем в три раза.

Тов. Черепанов, оправдывая свое высокое звание Героя труда, с честью выполнил принятые обязательства и добился новых трудовых рекордов. Он снабдил топливом за смену 21 локомотив, сократив простой каждого из них с 3 минут по норме до 0,73 минуты на тонну. В этот день **А. Черепанов** подал 251 тонну топлива и кроме того, выгрузил из вагонов 219 тонн угля — в 6 раз больше установленной нормы. Общая производительность труда за смену достигла 475 процентов.

Полный благодарности партии и правительству за присвоение ему высокого звания, воодушевленный докладом вождя, тов. Черепанов обязался еще выше поднять производительность труда, сократить простой паровозов под снабжением в среднем до 0,8 минуты на тонну, научить своих напарников работать полунински, передать свой опыт работы всем машинистам-крановщикам дороги.

Боевые дела патриотов

Все быстрее подвозить подкрепление наступающим частям Красной Армии, быть достойными их побед — вот за что соревнуются патриоты — железнодорожники в эти дни, ознаменованные нашими успехами на всех фронтах Отечественной войны.

Егоршинский машинист т. Волков по договору на одну поездку с диспетчерами тт. Шабаршиной и Поповым провел поезд на расстояние 142,6 километра без набора воды на пунктах Худяково-Ирбит. Поезд прошел с перевыполнением нормы участковой скорости на 10 километров в час и прибыл в Туринск на 2 часа 10 минут

ранее расписания. Отлично провели маршрут машинист т. Вертячих, пом машиниста т. Субботин, кочегар т. Стриганова. Они обернули паровоз на участке Егоршино-Богданович за 5 часов при норме 9 часов 40 минут, и перевыполнили норму технической скорости.

Машинисты тт. Жиселев и Устинов завершили рейс с перевыполнением участковой скорости на 8 километров в час и прибыли на станцию ранее расписания на 1,5 часа.

М. ШАНАУРИН — начальник Егоршинского отделения движения, **И. СКУТИН** — председатель Райкома союза.

3125 процентов нормы

5 ноября плотник дистанции пути Свердловск-Пассажирская т. Черединов в ответ на награждение его значком «Ударнику сталинского призыва» установил новый производственный рекорд. Он выработал за смену 3125 процентов заданной нормы на изготовлении изолированных накладок.

В. НИЧКОВ — председатель Свердловского райкома союза.

Почему ст. Свердловск-Сортировочная мало формирует поездов

На днях на путях станции Свердловск-Сортировочная скопилось около 80 процентов неорганизованных в поезда вагонов рабочего парка. И только не многим более одной пятой части его находилось в сформированных составах. Подобное соотношение организованных и неорганизованных вагонов не исключительный случай, характерный лишь для этих суток, а прочно установившаяся ненормальная пропорция.
Казалось бы такое явно неблагоприятное положение с формированием поездов должно было вызвать законную тревогу у руководителей службы движения, отделения и станции особенно перед наступлением суровой уральской зимы. Но, наоборот, некоторые из них склонны утверждать, что Сортировочная якобы большего процента готовых составов дать не может. Например, начальник станции тов. Иванов считает невыполнимым требование начальника дороги — иметь организованных в поезда вагонов не менее 60 процентов от рабочего парка.
В действительности же, как показывает анализ работы, запас сформированных поездов можно увеличить по крайней мере вдвое без особых мероприятий

извне — лишь за счет внутренних организационных мер.
На 6 часов утра указанных суток 22 процента вагонов рабочего парка были в поездах, 16 — находились на исправлении коммерческого брака, под сортировкой мелочного груза, без документов, 9 — накапливались до полной нормы составов, а 53 процента не были организованы в поезда без всякого видимого основания. Почему же из этих 53 процентов парка не были сформированы поезда?
Нарушение специализации путей. Прежде всего потому, что парк формирования были засорены. Вагонов, на которые не было документов, оставленных «до особого распоряжения», накопилось много. Разбросанные по всем путям они ошибочно попадали в составы. Технические конторщики обнаруживали их слишком поздно, так как предварительное списывание вагонов должным образом не организовано. Маневровые паровозы 50 процентов своего времени использовались на отцепке вагонов — «чужаков» в отправном парке вместо того, чтобы формировать новые составы. Только по причине засоренности парка не было сформировано 3 поезда на Кузинское направление, два по-

езда на Тагильское и два на Дружининское. Своевременное формирование этих составов увеличило бы процент организованных вагонов до 37 вместо 22 фактических.
Недооценка работы с местным грузом. Характерно и то, что к концу дежурства не было сформировано ни одного сборного поезда. Между тем вагоны для этих составов назначением на Кузинский участок стояли более 12 часов и их хватало бы на несколько поездов. Такое же положение с вагонами и на Тагильском, Егоршинском, Уфалейском участках. Формирование этих поездов увеличило бы процент готовых составов до 49.
Не организован процесс переработки вагонов углового потока. За 12 часов из Нижнего Тагила прибыло один за другим 6 поездов и все углового потока. Диспетчеру четной системы тов. Елисееву пришлось занять пути приемочного и транзитного парков этими поездами, так как нечетный парк не успевал впитывать в себя весь угловой поток. Несколько составов простояли таким образом около суток, прежде, чем их расформировали, а в них были вагоны, которых не хватало для формирования новых поездов. Вагонов углового потока в это утро накопилось 296. Они числились в рабочем парке станции, но формировать из них новых поездов было

нельзя. Другой диспетчер тов. Королев хотя и имел возможность передать 50 вагонов в парк тов. Елисеева, но он почему-то их не отправил, а в этой группе были также вагоны, которые пригодились бы для формирования четных поездов. По причине несвоевременной передачи вагонов из парка в парк было сорвано формирование поездов одного на Пермь, двух на Смышку и одной передачи с местным грузом для станции Свердловского узла. Угловой вагонопоток, следующий из Тагила является постоянным и установившимся. Почему бы, например, не разработать для него специальный график равномерного ввода в Сортировочную.
Разрыв процесса формирования от расформирования. И, наконец, самой существенной причиной низкого процента вагонов, находящихся в готовых составах, является отсутствие слаженности между работниками горки и составителями поездов. Что делает составитель в парке формирования, не знает дежурный по горке. И наоборот, составитель не знает, какие вагоны распускаются с горки. Нередки случаи, когда с горки формируется красновский поезд, а составитель не зная об этом, берет эту группу вагонов и формирует снова. Испытанный способ комплексного применения метода Краснова и Кожухаря здесь, пе-

существу, забыт. Главная сила метода Кожухаря и заключается в том, чтобы все было подчинено формированию поездов под единым оперативным руководством составителя. В рассматриваемый нами день поезда № 991 и 1601 простояли в парке прибытия по 8 часов, а в них то как раз и были вагоны на Кузино и Дружинино, которых не хватало составителю тов. Корякину. Но он об этом не знал. Тов. Корякин один из лучших составителей станции, но и он в это дежурство не выполнил норму времени на формировании поездов.
Таким образом, только при устранении этих причин можно всегда иметь запас готовых поездов не менее 60 процентов от рабочего парка, а если руководители службы, отделения и станции по-настоящему возьмутся за налаживание технологического процесса и доведут до минимума количество вагонов, находящихся под исправлением коммерческого брака, без документов и под сортировкой груза, которые беспомощно висят на балансе станции, можно количество готовых составов увеличить еще более.

К. ЦЕРБАКОВ.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ**