

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

№ 86 (2560) Вторник, 18 июля 1944 г. Год издания 11-й Цена 15 коп.

П Р И К А З

Верховного Главнокомандующего Генералу армии ЧЕРНЯХОВСКОМУ Генерал-полковнику ЗАХАРОВУ

Войска 3-го и 2-го БЕЛОРУССКИХ фронтов, при умелом взаимодействии своих соединений, сегодня, 16 июля, штурмом овладели городом и крепостью ГРОДНО—крупным железнодорожным узлом и важным укрепленным районом обороны немцев, прикрывающим подступы к границам восточной Пруссии.

В боях за овладение ГРОДНО отличились, кавалеристы генерал-лейтенанта ОСЛИКОВСКОГО, генерал-майора ЧЕПУРНИНА, генерал-майора БРИКЕЛЬ, генерал-майора КАЛЮЖНОГО, войска генерал-полковника ГЛАГОЛЕВА, генерал-полковника БОЛДИНА, генерал-майора ПРОВАЛОВА, генерал-майора ЗАХАРОВА, генерал-майора МУЛЬТАН, генерал-майора ПОЛЕВИКА, генерал-майора СТРИЖЕНКО, генерал-майора СЛИЦ, полковника ДЕМИНА, полковника ЩЕННИКОВА; артиллеристы генерал-майора артиллерии СЕМИНА, генерал-майора артиллерии ВАСИЛЬЕВА, генерал-майора артиллерии НЕФЕДОВА, полковника МУЗЫЧЕНКО, полковника ФЕДОТОВА, полковника УВАРОВА, полковника ЧЕРКАСОВА, подполковника ВЫБОРОВА, подполковника КОЗИНА, подполковника МАЙОРОВА; танкисты генерал-майора танковых войск НЕЦВЕТАЙЛО, полковника ШМЫРОВА, подполковника КАРНОВА, подполковника ХУХРИНА, полковника ЛЕГЕЗА, майора ГАЙДАЕНКО; летчики генерал-лейтенанта авиации БЕЛЕЦКОГО, полковника БУСС, полковника ЧУЧЕВА, полковника ПРУТКОВА, полковника ЗИМИНА, подполковника ПИЛЬЩИКОВА, подполковника ГОРШУНОВА; саперы-генерал-майора инженерных войск МАРЬИНА, полковника МЕЛЬНИКОВА, полковника ПРОНЕВИЧА, майора СОЛЯНКИНА, и связисты полковника БЕЛЫШЕВА, подполковника ФЕДОРОВА, подполковника МАРКОВА.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение ГРОДНО, представить к присвоению наименования «ГРОДНЕНСКИХ» и к награждению орденами.

Сегодня, 16 июля, в 23 часа столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютует доблестным войскам 3-го и 2-го Белорусских фронтов, овладевшим ГРОДНО,—двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение ГРОДНО.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

16 июля 1944 года.

Присвоение персональных званий начальникам отделений движения Свердловской дороги

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 4 сентября 1943 года, приказом № 51 народного комиссара генерал-директора Путей сообщения тов. Л. М. Кагановича от 7 июля 1944 года начальникам отделений движения Свердловской дороги присвоены следующие персональные звания:

ДИРЕКТОР-ПОЛКОВНИКА ДВИЖЕНИЯ:

Попову Виктору Николаевичу — начальнику Свердловского отделения движения.

ДИРЕКТОР-ПОДПОЛКОВНИКА ДВИЖЕНИЯ:

Канделинскому Александру Михайловичу — начальнику Надеждинского отделения движения.

Тышкову Ростиславу Александровичу — начальнику Н-Тагильского отделения движения.

Харченко Алексею Семеновичу — начальнику Тюменского отделения движения.

ИНЖЕНЕР-МАЙОРА ДВИЖЕНИЯ:

Домбровскому Николаю Иосифовичу — начальнику Кузипского отделения движения.

Миронову Александру Григорьевичу — начальнику Камышловского отделения движения.

Шанаурину Михаилу Григорьевичу — начальнику Егоршинского отделения движения.

Множить трудовые вклады в фонд победы Красной Армии!

ИТОГИ ВОСКРЕСНИКА

Свыше 16 тысяч железнодорожников, городского населения и колхозников участвовало в воскреснике 16 июля на ремонте пути. За день участники воскресника прошли средним ремонтом 11,9 километра по первому классу, 45,7 километра—по второму и 63,4 километра плано-предупредительным ремонтом, поставили на щебень 18 стрелок, смелили 3.402 шпалы. Проведены также большие работы по рихтовке пути, очистке кюветов, заправке бровок, разгонке шпал, смелке рельсов и т. д.

Замечательно справилась с заданием Баженовская дистанция (начальник т. Князев). В ремонте пути здесь участвовало 1608 человек. Они выполнили плано-предупредительный ремонт на 10-ти и средний—по классу № 2 на 8 километрах, поставили на щебень 6 стрелочных переводов. Старший дорожный мастер т. Васев, работая по-стахановски, за

день поднял балластером 10,3 километра пути. Около трех норм выработал шофер связи тов. Томакуев, две нормы электромеханик связи т. Носкова, 170 проц. к заданию дали бригады тт. Потехин и Гребенщиков.

Организованно прошел воскресник на Н-Тагильской дистанции (начальник т. Шаманович). На Свердловской дистанции на ремонт пути вышло 1950 человек. Они отремонтировали свыше 9 километров пути. Рабочие т. Обоскалов (паровозное депо Свердловск-пассажирская) и т. Зинченко (Свердловский вагонный участок) выработали около трех норм.

Плохо прошли работы на Верхотурской дистанции (начальник т. Андрианов). Территориальные организации дали на ремонт пути всего лишь 39 человек вместо 650 по плану.

Н. КАЛИТИН—нач. производственного отдела службы пути.

Лицевой счет тов. Зуева

Готовясь достойно встретить Сталинский День железнодорожника поездам вагонный мастер Егоршинского вагонного участка т. Зуев за 20 дней работы по новому графику провел 12 поездов без дополнительной заливки букс и сэкономил 46 килограммов смаз-

ки. 15 поездов были отремонтированы им в пути следования. Тов. Зуев собрал на перегонах более 20 деталей для ремонта вагонов.

Редакция газеты «Егоршинский железнодорожник»—коллективный корреспондент газеты «Путевка».

Бдительность

Бригадир путеизмерительной тележки Баженовской дистанции т. Демин, проходя по раз'езду Измоденово, заметил лопнувший рельс. На этот путь был приготовлен маршрут к приему поезда № 951. Не медля; т. Демин

сообщил о повреждении дежурному по раз'езду, и поезд был принят на другой путь. Авария предотвращена.

А. ВАСЕВ—старший дорожный мастер.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 17 июля

Западнее и юго-западнее города ОПОЧКА наши войска, продолжая наступление, овладели районным центром Калининской области городом СЕБЕЖ, а также с боями заняли более 60 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БЕРЕЗНИЦА, БРИНЕВКА, ВЯРЬМОВО, ПЕТРУЧЕНКИ, СТОЛБОВА, БОРИСЕНКИ, МИГЕЛИ, ЛОГУНЫ, ДВОРИЩЕ, ГАВРИЛИНЫ и железнодорожную станцию СЕБЕЖ.

Севернее города ДРИССА наши войска с боями продвигались вперед и овладели районным центром Витебской области городом ОСВЕЯ, а также заняли более 30 других населенных пунктов и среди них СВЯТИЦА, ПАДЕРЫ, ДЕДИНО, ГОРБУЛИ.

Севернее и южнее города АЛИТУС наши войска продолжали ве-

сти бои по расширению плацдармов на западном берегу реки НЕМАН, заняв при этом более 20 населенных пунктов.

Северо-западнее и западнее города ВОЛКОВЫСК наши войска, развивая наступление, овладели районным центром Белостокской области городом СВИСЛОЧЬ, а также с боями заняли более 100 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ЛАША, ПРОКОПОВИЧИ, МАССАЛЯНЫ, ЗИМИНОВЦЫ, ВЕЛИКАЯ БЕРЕСТОВИЦА, КУКОЛКИ и железнодорожные станции АНДРЕЕВИЧИ, РУДОВКА, СВИСЛОЧЬ.

На БРЕСТСКОМ направлении наши войска, продолжая наступление, овладели районными центрами Брестской области городом ПРУЖАНЫ, ШЕРЕШОВ, район-

Успехи Тюменских паровозников

В ознаменование Сталинского Дня железнодорожника машинисты паровозного депо Тюмень увеличивают вождение тяжеловесных поездов. В первой декаде июля они перевезли тяжеловесными поездами сверхпланового груза 135.453 тонны.

4 тяжеловесных поезда провел лучший машинист дороги комсомолец Семенов, сэкономив при этом более 5 тонн угля. 9 тысяч тонн груза перевез сверх нормы за эти дни комсомолец Скрябин.

Резко возросла производительность труда в ремонтных цехах. Механический цех, возглавляемый т. Владимировым, повысил выработку до 156 проц. Токарь Николай Бурков и фрезеровщик Борис Мухин выполнили декадное задание более, чем на 210 процентов.

Д. ЩЕГЛОВ.

Закончили ремонт главного пути

Коллектив 14 околотка Тюменской дистанции пути 10 июля закончил выполнение годового плана по ремонту главного пути.

Сейчас околоток переключился на ремонт станционных путей. Особенно отличается в работе, лучший бригадир дороги тов. Ершов и путеобходчик тов. Добров.

ним центром Пинской области городом ДРОГИЧИН, а также с боями заняли более 200 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БЕЛОВЕЖА, ВИДОМЛЯ, ЩЕРБОВО, ШЕРЧЕВО, ЛИНОВО, МАЛЕЧЬ, ВОРОТНО, ИЛОСК, ДЗЯТКОВИЧИ, ЛОСЬНИЦА, СЕМЕНОВЩИЗНА, ПОПИНА, КУБЛИК и железнодорожные станции ПРУЖАНЫ, ПАВЛОВИЧИ, ОРАНЧИЦЫ, СНИТОВО, ДРОГИЧИН.

На других участках фронта — без существенных изменений.

За 16 июля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 100 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 94 самолета противника.

Повысить роль инженерно-технических кадров в борьбе за подьем работы дороги!

За деловую и оперативную связь с клиентурой

Наша дорога систематически не выполняет плана погрузки. Одной из причин этого является примиренческое отношение командиров отделений и станций к несправной клиентуре. Вместо того, чтобы сразу же после факта срыва погрузки и выгрузки, установить причины этого и оперативным вмешательством добиться от клиентуры немедленного их устранения, командиры выжидают момент, когда предприятие предъявляет им свои требования. В это время они предъявляют клиенту свои контртребования, объединяя все факты срыва грузовой работы. Подобная практика ведет не к улучшению, а к ухудшению грузовой работы.

В июне Свердловское отделение испытывало недостаток порожняка для погрузки цветной руды по станции Ревда. Чувствуя в этом вину перед клиентом, начальник станции т. Зудихин и зам. начальника отделения по грузовой работе т. Новиков, не ставили вопроса перед Дегтярмедрудой о ремонте под'ездного пути. Но вот порожняка стало больше. Как раз в этот момент под'ездной путь был закрыт на месяц для ремонта, что привело к недогрузу нескольких сотен вагонов руды.

К таким же результатам привело примиренческое отношение заместителя начальника Надеждинского отделения тов. Титова. Зная, что фронты выгрузки одного из Богословских заводов завалены рудой и, что завод не будет предъявлять претензий к дороге за срыв плана погрузки этой руды, он не ставил этого вопроса перед клиентами и грузовой службой. План погрузки был сорван.

И наоборот, там где командиры оперативно реагируют на каждый случай срыва погрузки или выгрузки, клиент находит устраняет недостатки и вместе с железнодорожниками борется за выполнение плана. На Тюменском отделении в первые дни месяца предприятия Свердловского срывали задания по погрузке крепежного леса. Начальник отделения, тов. Харченко и его заместитель тов. Бучельников потребовали от руководителей Свердловского выправить положение, поставили об этом в известность наркомат лесной промышленности. В результате настойчивой борьбы командиров отделения месячный план был выполнен полностью.

Такое же положение создавалось в начале месяца в отгрузке металла НТМЗ. Зам. начальника Н-Тагильского отделения т. Копылов забил тревогу и перед руководством завода, перед партийными организациями и наркоматом. Завод резко увеличил погрузку, и перекрыв недовыполнение.

Какие из этого следуют выводы? Чтобы обеспечить выполнение плана грузовой работы, командиры отделений и станций должны совместно с руководителями предприятий-клиентов оперативно, на ходу, устранять недостатки, по деловому подходить к решению вопроса, не накапливая материалы для предъявления контрмер, которые приводят только к срыву плана и подрыву слаженности между железнодорожниками и клиентурой.

С. ЖУРАВЛЕВ

Сила коллективного опыта

За последние годы в эксплуатации тяговых подстанций было замечено ухудшение работы фидерных быстродействующих выключателей. Резко возросло число срабатываний, появились разброс токов уставки и учащение случаев горения камер.

Причиной этого явились конструктивные недостатки автоматов, некоторые неисправности в эксплуатационном обслуживании и отсутствие серьезного ремонта.

Бригада релейной защиты занялась исследованием их работы. В первую очередь встала задача налаживания систематической регулировки автоматов, для чего был смонтирован специальный подвижной многоамперный моторогенератор, позволивший сократить расход энергии на регулировку и сделавший ее независимой от формовки агрегатов подстанции.

Был организован капитальный ремонт автоматов. Во время ремонта удалось установить причины ухудшения работы и разработать меры по их устранению. Систематические испытания автоматов с записью их характеристик дали количественную зависимость тока уставки от различных параметров. Таким образом, в течение 1943—44 гг. накопился некоторый опыт по ремонту, эксплуатации и предупреждению повреждений автоматов.

Обобщив эти материалы, я сделал доклад на технической конференции инженеров и техников энергоучастка. В прениях по докладу мастера и начальники тяговых подстанций рассказали о своем опыте и наблюдениях. Обмен мнений позволил успешно разрешить некоторые спорные и неясные вопросы.

Обсуждение этого, насущного вопроса на технической конференции позволило широкому кругу инженерно-технических работников участка детально ознакомиться с итогами полугодовой работы бригады, и обобщить весь имеющийся опыт. Сейчас по этому вопросу проводятся на отдельных тяговых подстанциях технические занятия. Технический отдел энергоучастка разрабатывает специальную инструкцию по обслуживанию автоматов. Все это поможет эксплуатационным работникам более глубоко изучить фидерные быстродействующие выключатели и улучшить их работу.

Техническая конференция принесла большую пользу. Созыв таких конференций нужно практиковать и впредь. Они могут нам разрешить ряд важных вопросов в обслуживании и эксплуатации устройств энергоснабжения и поднять технический уровень наших кадров.

Т. ТРЕТЬЯКОВ—инженер.

За лучший стрелочный пост

Стрелочники станции Смычка развернули соревнование за лучший стрелочный пост. Каждый стремится к Дню железнодорожника образцово подготовить свое рабочее место, инструменты и завоевать первенство.

Стрелочники, тт. Хоренкова, Ара-

пова, Яжжина, Лобанова, Завьялова, Двойнишкинова, О. Замотаева, Буянова, Терехова, и Копытова, побелили и покрасили в стрелочных будках, убрали их живыми цветами, на окнах развесили тюлевые шторы.

БАТРАКОВ — зам. начальника станции.

Передовая бригада

Вот уже седьмой месяц комплексная бригада паровозного депо Тюмень, возглавляемая т. Поточиным, держит первенство по Свердловской дороге.

Подняв производительность труда до 153 процентов, она за 6 месяцев текущего года значительно превысила план, промышленного ремонта и сверх плана помогла под'емному цеху отремонтировать 13 локомотивов.

Готовясь к Дню железнодорожника бригада добивается новых успехов. В первую декаду июля она повысила производительность труда до 218 процентов. Образцы стахановского труда показывают слесари тт. Федоркин, Гуляев и Шалапинов.

Комиссия раскачивается...

По приказу наркома № 75 все железнодорожники, связанные с движением поездов, обязаны к 1 августа текущего года сдать испытания по знанию Правил технической эксплуатации и должностных инструкций. Медленно проходит эта работа на Тюменском отделении. Экзаменационная комиссия под председательством заместителя начальника отделения В. С. Петрова все еще раскачивается.

На 1 июля испытания сдали только 26,3 проц. железнодорожников. В том числе: главные и старшие кондукторы—35 проц., старшие стрелочники—18 и составители—33 проц. Если комиссия будет продолжать испытания такими же темпами, то она наверняка провалит это важное дело.

А. КУЗНЕЦОВА.

ОБ ИНИЦИАТИВЕ И КОСНОСТИ

За годы великой отечественной войны как никогда возросла инициатива и творческая мысль инженерно-технических работников, рационализаторов и изобретателей, хозяйственных руководителей. Горю желанием, усилить помощь фронту, они отдают все силы, знания и опыт своему производству, внедряют в него передовую технику и добиваются повышения производительности труда, увеличения выпуска продукции.

Серьезный вклад в укрепление железнодорожного хозяйства, в усиление пропускной способности дороги сделали передовые инженеры и техники Свердловской магистрали, разработавшие много различных технических вопросов и усовершенствований.

Хорошее начинание в этой области сделала партийная организация управления дороги, организовавшая партийно-техническую конференцию инженеров и техников, которая послужила извест-

ным толчком для оживления творческой инициативы в службах и отделах, направила ее на выполнение главных задач в работе дороги.

Но вместе с тем со стороны отдельных командиров проявляются косность и бюрократическое отношение к творческой работе инженеров и техников.

Молодой инженер паровозной службы т. Тимаков взялся за разработку практического руководства по правильному подбору топлива и составлению смесей для отопления паровозов. После упорного труда и советов с опытными товарищами работа эта была выполнена. Казалось бы, что руководители службы тт. Ионин и Шаров, больше всех заинтересованные в этой работе, возьмут ее, если надо подправят и разошлют на линию, как ценное мероприятие по улучшению эксплуатации паровозов. Однако дело обернулось иначе. После того, как работа была написана, оформлена и передана

т. Ионину, он даже не просмотрев ее, потребовал: «завизируйте» (это ведь не приказ, а творческий труд). Пять ответственных работников-теплотехников, химиков работу прочли, одобрили и нашли весьма полезной и ценной для дороги. Но этим дело не кончилось. Ионин почему то возмел особое мнение: «работа мне не годна!», заявил он.

Косность и консерватизм—злейший враг в любом деле. Об этом на XVIII партийной конференции предупреждал т. Маленков заявляя, что: «консерватизм части руководителей предприятий мешает дальнейшему развитию производства, обрекает предприятие на отсталость и прозябание, подрывает оборонную мощь страны».

Пренебрежение к техническим вопросам привело к тому, что в основных паровозных депо отсутствуют даже элементарные технологические процессы. В депо Свердловск-пассажирская восточной паровозов в под'емке более, чем в два раза превышает норму, а в промывке в 4 раза.

Руководители паровозной службы и начальники некоторых депо оторвались от инженерно-технических работников, забыли стахановцев, потеряли свое инженерное чутье, увлеклись полностью одним лишь поездным положением.

Не отличилась и грузовая служба. Несмотря на то, что слабым местом на дороге является грузовая работа, однако аппарат службы, технический отдел не разработали и не внедряли в производство ни одного технического мероприятия по рационализации погрузо-разгрузочных работ.

Несколько иное положение в службе пути. У инженеров и руководителей времени не больше, но они ценного начинания не упустят, доведут его до конца. Такие инженеры и техники, как Бульба, Лобанов, Каменский, Прохорова и другие дают ценные работы и предложения и проводят их в жизнь, улучшая работу службы.

Большое значение, например, имеет работа инженера Бульбы, усовершенствовавшего дефекто-

скопную станцию, что позволило теперь обнаруживать скрытые дефекты рельсов по рисунку № 61.

Правильно, с любовью относиться к творчеству работников начальника, службы связи инженер Мостовой. Силами коллектива связей разработана и введена в эксплуатацию новая отечественная схема автоблокировки.

Народный Комиссар Путей сообщения тов. Л. М. Каганович в приказе № 532/Ц поставил перед работниками Свердловской дороги важнейшие задачи по улучшению всей работы важнейшей магистрали страны, по увеличению ее пропускной способности. В разрешении этой задачи должны принять самое активное участие и вложить в это дело всю энергию творческого труда инженеры и техники. Сделать это—их первый долг перед Родиной, перед фронтом.

ВОЛКОВ — зам. секретаря Свердловского городского комитета ВКП(б) по транспорту.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ