

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 119 (2593)

Вторник, 3 октября 1944 г.

Год издания 11-й  
Цена 15 коп.

## Своевременно завершить подготовку путевого хозяйства к зиме

Передовые коллективы путейцев Камышловской, Тюменской, Баженовской, Кыновской и некоторых других дистанций закончили летний оздоровительный ремонт пути. Мобилизовав все силы и средства на выполнение поставленных задач, широко используя внутренние резервы и местные материалы, эти дистанции раньше других справились с планом работ и вышли победителями в социалистическом соревновании.

Однако в целом по дороге путейцы не выполнили взятых обязательств. Кончилось лето, остались считанные дни до наступления зимы, а у них еще огромный объем невыполненных работ. На 20 сентября капитального ремонта сделано только 45 процентов задания. Правда, процент выполнения среднего ремонта почти вдвое выше, однако он не говорит о благополучном состоянии этого вида работ, так как на ряде ответственных дистанций, как например, Тагильской, Надеждинской и других, средний ремонт идет крайне неудовлетворительно. Плохо идут работы по усилению кривых и смене шпал. Этот вид ремонта выполнен всего лишь на 57—55 процентов.

Главной причиной срыва путевых работ, как и раньше является недостаток балласта. При наличии на дороге большого количества технически оснащенных карьеров, которые могут с избытком обеспечить балластом, как ремонтно-путевые, так и строительные работы, срыв ремонта происходит из-за отсутствия этого материала. Беда вся в том, что дорога сама для себя никак не может выделить нужное количество вагонов, обеспечить балластные вертушки паровозами и упорядочить продвижение хозяйственных поездов.

Из года в год вокруг этого вопроса идет свистопляска и сутяжничество, издается множество приказов и распоряжений, а в конечном итоге дело кончается срывом путевых работ из-за плохой вывозки балласта. В этом году по организации балластных перевозок руководством дороги издано

семь приказов, да кроме того, получено шесть приказов из НКПС, но ни один из них не был выполнен. На дороге балласта грузили в сутки всего лишь до 120 вагонов вместо 300 по плану.

Нерадиво относятся к балластным перевозкам наши движущие. Несмотря на серьезные предупреждения со стороны Свердловского Областного комитета ВКП(б) руководители службы движения не сделали для себя серьезных выводов и в течение всего лета не навели порядка в балластных перевозках, чем поставили под угрозу срыва оздоровление путевого хозяйства.

Полную бездеятельность в этом деле проявляет заместитель начальника службы движения тов. Шахнович, на которого возложена ответственность за организацию и продвижение балластных вертушек. Непонятно, почему этот руководитель остается безнаказанным, наделавательское отношение которого к балластным поездам так дорого обошлось путевцам. Не было здесь должной требовательности и со стороны заместителя начальника дороги тов. Никитина, ответственного за состояние путевого хозяйства дороги.

Накануне зимы дистанции не укомплектованы кадрами. Нельзя в срок закончить ремонт и обеспечить отличное содержание стальных километров, если недостает умелых подготовленных путейцев. Руководители службы и дистанций в самое ближайшее время обязаны ликвидировать этот пробел и восполнить недостающее количество бригадиров, путеобходчиков, дорожных мастеров, ремонтных рабочих.

Путьцы накануне зимы. Первейшая их обязанность — мобилизовать все силы и средства и в оставшиеся погожие дни закончить все виды ремонтных работ, подтянуть отстающие дистанции до уровня передовых и на всей дороге привести путь в отличное состояние. В четвертую военную зиму должно быть обеспечено четкое бесперебойное продвижение воинских и народно-хозяйственных грузов.

## Передовые цеха

21 сентября в торжественной обстановке колесному цеху вагонного депо Смычка вручен первый паспорт готовности к зиме. Большую работу провели колесники под руководством мастеров Куранова и Растигалова. Значительно перевыполнив программу цех завоевал дорожное первенство. Рабочие своими силами отремонтировали оборудование, оштукатурили и побелили помещение, остеклили окна. Особенно отличились в этой работе стахановцы тт. Мурамов, Самодуров, Цестриков и Шувалов.

26 сентября получил паспорт готовности к зиме литейный цех, где начальником т. Черкасов и мастер т. Распопина. Коллектив цеха выполнил план по литью на 102 проц., хорошо отремонтировал и подготовил помещение и оборудование. Вся работа проделана за 18 дней.

В ближайшие дни заканчивают подготовку к зиме автоконтрольный пункт, кузнечный и другие цеха.

**КОЧЕТКОВ** — начальник вагонного депо.

## 29 сентября дорога перевыполнила

### суточное задание по выгрузке

### Закрепить первый успех неуклонным подъемом грузовой работы!

## Выгружено 1022 вагона сверх плана

Для ликвидации избытка местного груза и создания больших возможностей выполнения государственного плана погрузки 29 сентября на дороге был проведен день усиленной выгрузки.

Тщательно готовились к нему движущие и грузовые работники. Накануне было проведено селекторное совещание с участием начальников станций, директоров заводов, секретарей районных и городских комитетов ВКП(б). Каждому отделению даны повышенные задания по выгрузке.

Большинство отделений значительно перевыполнили задание руководства дороги. В целом по дороге за сутки было выгружено на 1022 вагона более обычного суточного плана.

Особенно отличились командиры и железнодорожники Свердловского отделения. Они на 462 вагона превысили задание управления дороги. Хорошо работали в этот день дежурный по отделению т. Дылятников, диспетчеры тт. Фокин, Грачев и Чащин. На станции Шарташ маневровый диспетчер т. Бубенщикова, грузовой диспетчер т. Пяткова, составители тт. Ахметов и Семенов, старший весовщик т. Стенина и другие, развернув боевое соревнование с клиентурой, своевременно информируя предприятия о подходе грузов и обеспечив быструю подачу вагонов под выгрузку, немало перевыполнили задание.

90 вагонов сверх плана выгружено на станции Свердловская-пассажирская. Образцы работы показали маневровый диспетчер тов. Зонов, дежурный по станции тов. Яковлов, составитель т. Пермиков, старший весовщик т. Клинов, машинист передаточного паровоза т. Сажаев и главный кондуктор т. Комаров. Умело организовали грузовую работу заместитель начальника станции т. Кочетаров.

Хорошо справилось с заданием Надеждинское отделение. Дежурный по отделению т. Денисов, диспетчер т. Борисов, дежурный по станции Богословск т. Степаненко, грузовой диспетчер т. Дуванна и дежурный по станции Надеждинск т. Калашников организовали клиентуру на перевыполнение заданного плана. Преуспело суточное задание также Егоршинское отделение.

Итоги суток за 29 сентября ярко показывают, что при лучшей организации передачи и развоза местного груза, дружной согласованной работе с клиентурой, дорога может не только выполнять, но и значительно перевыполнять государственные задания.

**С. ЖУРАВЛЕВ** — нач. отдела породовой погрузки грузовой службы.

## Месячный план — досрочно

Коллектив вагонного депо Н-Тагил (начальник т. Павлов) выполнил сентябрьский план среднего ремонта и годового осмотра пассажирских вагонов к 27 сентября — на 3 дня ранее срока.

По-фронтовому работали, выполняя свои предоктябрьские обязательства, слесари тт. Скрыбин и Гаев. Они ежедневно дают более трех норм за смену. По две нормы в день вырабатывают такоры тов. Виноградов и маляр т. Баранов.

Кочетгар концпропиточного цеха т. Горина образцово подготовила свое хозяйство к зиме, привела в полную исправность паровой котел и систему нагревательных приборов концпропитки, промыла баки, испытала змеевики. 23 сентября т. Горинной вручен социалистический паспорт готовности к зиме.

**С. ПРОХОРОВ** — секретарь узлового парткома.

## От Советского Информбюро

### Оперативная сводка за 2 октября

В течение 2 октября на фронтах ничего существенного не произошло.

За 1 октября в результате бо-

ев местного значения уничтожено 9 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 7 самолетов противника.

На Рижском направлении происходили поиски разведчиков. В районе шоссе Псков—Рига немецкая пехота, поддерживаемая танками и самоходными орудиями, в течение дня несколько раз переходила в контратаку. Наши подразделения отбросили гитлеровцев, не допустив их до переднего края своей обороны. На поле боя осталось до 100 вражеских трупов. Уничтожено 2 танка и одно самоходное орудие противника. Восточнее города Рига отряды советских разведчиков ворвались в первую линию немецких траншей. Вскоре гитлеровцы бр-

сились в контратаку, пытались вернуть потерянные позиции. Наши разведчики ружейно-пулеметным огнем рассеяли противника и закрепились в занятых траншеях.

В районе города Иелгава (Миттава) два взвода немцев пытались на лодках переправиться через реку Лиепупе. Наши бойцы своевременно заметили вражеских солдат и открыли по ним ружейно-пулеметный огонь. Три лодки с солдатами противника были потоплены. Немцы, находившиеся на других лодках, быстро повер-

## Все поезда — по графику

Смена маневрового диспетчера станции Свердловск-пассажирская т. Панкратова в дежурство 29 сентября добилась нового успеха.

Сменное задание по выгрузке перевыполнено на 90 вагонов, все поезда отправлены строго по расписанию, рабочий парк станции снижен на 260 вагонов.

Особенно отличились в работе за эти сутки составители тт. Григорьев, Сорокин, Елисеев и Пермяков. Они обеспечили быстрый развоз местного груза по фронтам выгрузки, выводку высвободившегося порожняка и значительно перевыполнили задание по формированию составов.

Старшие стрелочники тт. Шадрин, Павлова, Воробьев, Степанова на 10 минут против нормы ускорили оборот передаточных паровозов и быстро приготовляли маршруты для приема поездов.

**Т. БУДАНОВА** — председатель местного.

## Скоростная выгрузка

Успешно поработали в день выгрузки 29 сентября движущие и паровозники Егоршинского отделения. Быстрым проследованием по участку и сокращением стоянок машинист т. Тарнаевский ускорил разгрузку балластного состава. Машинист т. Хмелев и главный кондуктор т. Пономарева, выполнив маневровую работу на четырех станциях, привели сборный поезд на станцию Аппаратная на полтора часа ранее срока.

Отличных результатов добилась смена дежурного по станции Реж т. Автохова, обеспечив скоростную выгрузку кокса. Смена дежурного по развозу 5-го километра т. Валовой организовала разгрузку кольцевого маршрута за полтора часа.

**И. НАЗАРОВ** — диспетчер Егоршинского отделения.

нули обратно и, войдя в барьер, убежали.

Северо-западнее города Маржак полье снайперы Н-ского соединения за день истребили 60 немецких солдат и офицеров. Грушина разведчиков во главе с гвардейцем лейтенантом Цыкуновым ночью проделала проход в проводочном заграждении и незаметно проникла в расположение немцев. На рассвете наши бойцы огнем из автоматов и гранатами уничтожили боевое охранение противника. Захвачены документы, находившиеся у убитых разведчиков вернулись в свою часть.

Юго-восточнее города Турподразделения Н-ской части, двигаясь по горной долине, подошли к опорному пункту противника. Внезапной атакой был не-



# Ускорить оборот вагона, выполнять план погрузки и выгрузки!

## В Н.-Тагиле без перемен

Больше декады прошло со дня выхода в свет приказа наркома тов. Л. М. Кагановича № 813/Ц об улучшении работы Свердловской дороги и особенно Н.-Тагильского отделения, но в Н.-Тагиле до сих пор не сделали из него никаких выводов. Сдвигов в работе не видно.

Указав на крайне неудовлетворительную работу Н.-Тагильского отделения и предельческую практику его руководства, нарком снял с работы начальника отделения Тышкова. Казалось бы, боевой приказ наркома должен стать программой действий для руководителей отделения. Однако этот важнейший документ остается под скупом — не доведен до сознания каждого командира и работника отделения. Повинны в этом, прежде всего, секретари узловых парткомов Н.-Тагил т. Прохоров и Смычки — т. Пудрин, а также председатель райпрофсожа т. Широков.

Приказ № 813 требует уже в третьей декаде сентября добиться перелома в работе отделения. Но здесь все идет по старому. Если за 20 дней сентября план погрузки и выгрузки был значительно невыполнен, то и на первые четыре дня третьей декады отделение ежесуточно недогружает по 200—300 вагонов и на 300—400 вагонов невыполняет план выгрузки.

По-прежнему велики простои вагонов. 25 сентября норма простоя в отделении была превышена на 3 часа и 26 — на 19 часов.

Все это результат разболтанности, недисциплинированности отдельных работников, отсутствия четкой регулировки движением поездов.

Одной из главных причин завышенного оборота вагона, срыва заданий по погрузке и выгрузке является огромный перепростой под нижнего состава на станциях в ожидании отправления. На станции Смычка вагоны в ожидании отправления простаивают по 26,4 часа. Половина этого времени на-

дает на стоянки на станциях приятий Западная и Площадка, после приема их от клиентов агентами дороги. Начальник станции т. Майоров не анализирует причин простоя вагонов и не принимает мер к наведению порядка.

Аналогичное положение и на станции Гороблагодатская, где вагоны в ожидании отправления простаивают в среднем по 18,1 часа. Начальник станции т. Тарасенко и его заместитель т. Фирсов не используют возможности пополнения промывающей сюда из Чусовской и Верхотурья неполноценных транзитных поездов вагонами своей погрузки. Еще хуже положение с простоями на станциях Вагонзавод, Н.-Салда, Благодать и Верхняя.

Трудовая дисциплина на отделении оставляет желать много лучшего. Разгильдяйство, нерадивое отношение к делу приводят к частым срывам поездов из графика. В Невьянске поезд № 1201 25 сентября был задержан на 6 часов только лишь потому, что дежурный по станции Черминов, не смотря на наличие маневрового паровоза, не обеспечил своевременную приценку вагонов, 27 сентября на станции Сан-Донато главный кондуктор Пороженкова заснула во время исполнения служебных обязанностей и потеряла сигнальный ручной фонарь. По ее вине, а также по вине дежурного по станции Голицина, поезд № 1604 из-за неготовности к отправлению простоял в течение 2 часов 35 мин. Это привело к срыву передачи еще двух составов и к простоям двух локомотивов.

Передки и задержки поездов на подходах. 27 сентября станция Смычка задержала прием поезда № 731 на 3 часа 34 мин., а поезд № 1201 простоял в ожидании приема не много ни мало, как 6 часов 59 минут.

**А. КУЗНЕЦОВ** — редактор газеты «Сталинский локомотив», **А. ШАДРИН** — корреспондент газеты «Путевка».

## Скоростным методом

В ответ на призыв коллектива Сталинской дороги железнодорожники станции Ивдель успешно осваивают скоростные методы обработки поездов. Высокую организованность в одно из последних дежурств проявила смена дежурного по станции т. Лулана. С поездом № 1251 на станцию следовал порожняк. Тов. Лулан заранее предупредил дежурного по депо тов. Ситко, чтобы он подготовил выводной паровоз к моменту прибытия состава, а машинисту т. Булахову задолго вручено задание по расстановке прибывающего порожняка под погрузку.

Как только поезд прибыл и был отцеплен паровоз, т. Булахов подошел к составу и через 5 минут состав был выведен на фронт погрузки. Таким путем за дежурство время подачи порожняка под погрузку было сокращено на 1 час 25 мин. против нормы.

На скоростном формировании составов сэкономлено 2 часа 25 мин. против задания. По 2—3 минуты сэкономили на приготовлении маршрутов старшие стрелочники тт. Тихонова и Закеев.

В результате организованной работы и боевого соревнования смена отпустила все поезда по графику и снизила простой вагонов на 2,9 часа против нормы.

**М. БОБРУК** — зам. начальника станции.

## Плохой пример

Приказ наркома № 813 обязывает железнодорожников Свердловской магистрали решительно улучшить оборот вагона.

Однако некоторые командиры на нашем Тюменском отделении сами показывают плохой пример, задерживая подвижной состав. 15 часов вместо 3 по норме простоял 26 сентября под выгрузкой на складе топлива кольцевой угольный маршрут № 3453. Зам. начальника паровозного отделения т. Шигорин не принял никаких мер к ускорению выгрузки.

**Ф. КОНЕВ.**

# Депо Дружинино вручен паспорт готовности к зиме

На днях комиссия под председательством начальника Свердловского паровозного отделения — директора полковника тяги т. Бессмертных проверила готовность паровозного депо Дружинино к работе в зимних условиях.

После ремонта перекрытия, дымовытяжных устройств, ворот, полов здание депо приобрело благоустроенный вид. Над этим не мало потрудились работники стройгруппы во главе с мастером тов. Друговым, рабочие депо и командиры. Особенно хорошо подготовлен кузнечный цех, где мастером т. Савичев.

После комиссионного осмотра состоялось общее собрание коллектива депо. Начальник депо т. Блиновских сделал доклад о готовности депо к зиме.

Затем председатель комиссии т. Бессмертных вручил коллективу социалистический паспорт готовности к работе в зиму 1944-45 года. Работники депо, и стройгруппы, отличившиеся в подготовке деповского хозяйства к зиме, премированы.

**М. КОНДРАШЕНКО** — начальник стройгруппы Свердловского паровозного отделения.

## К чему приводит бесплановость

Весь третий квартал паровозное депо и отделения работали велепую: плановая группа службы во главе с т. Замориним до 21 сентября не выслала им промфинпланов.

Отсутствие планов и расчетных ставок тормозило своевременное финансирование предприятий за выполненную работу. Финансирование производилось по данным предыдущего квартала, с явным нарушением принципов расчета.

Работая без плана хозяйницы

расходовали средства без ограничений, что создало серьезные финансовые затруднения, вплоть до срыва выплаты зарплаты и других срочных платежей.

Но так давно т. Заморину был объявлен выговор за задержку промфинпланов. Но, как видно, ни он, ни руководство паровозной службы не сделали из этого никаких выводов.

**Ф. ФИШБЕЙН** — ст. экономист финансового отдела.

## Беспризорная группа

Спросите любого командира управления дороги, что является важнейшим средством ускорения оборота вагона, и он ответит: — Маршрутизация.

Но маршрутизация, грузоперевозок в аппарате управления дороги находится в исключительном пренебрежении. Это сказывается на всем. Группа маршрутизации, например, до сих пор не имеет даже своей комнаты и телефона. Многие отделения не представляют ей календарных планов маршрутизации и приказ по дороге № 516 остается на бумаге.

Руководство службы движения успокоилось на том, что в августе объем маршрутизированных перевозок достиг 63 проц., хотя произошло это, главным образом за счет загрузки кольцевых маршрутов. Между тем, в условиях нашей дороги, маршрутную погрузку можно вполне довести до 75 процентов. Нужно положить лишь конец благодушию и самоуспокоенности.

**В. ЖИГМУНТ** — инспектор НКПС по маршрутизации.

## Ни соли, ни спичек

Вот уже больше полугода железнодорожники линии от Тюмени до Вагая не получают товаров первой необходимости: соль, мыло, спички.

На вопрос, почему ОРС не снабжает железнодорожников солью, которая особенно необходима сейчас для засолки овощей, начальник торгового отдела ОРС а Тю-

менского отделения движения Козлов ответил:

— Нам некогда этим заниматься, да и возиться с солью некому.

**ИПАТОВ** — счетовод 12 километра (Тюменской) дистанции пути.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**

# От Советского Информбюро

Окончание. Начало на 1 стр.

ностью уничтожен гарнизон этого опорного пункта немцев. На другом участке гитлеровцы установили на высотах орудия и пулеметы и сильным огнем простреливали все подступы к своим позициям. Наши бойцы в трудных условиях горно-лесистой местности боили противника и нанесли ему удар с тыла. Немцы в беспорядке отступили. Уничтожено две роты гитлеровцев. Захвачены 4 противотанковых пушки, три миномета и 12 пулеметов. Взяты пленные.

Восточнее Риги на сторону Красной Армии перешла группа солдат 4 полка 32 немецкой пе-

хотной дивизии. Перебежчики Стефан Л., Карл Б. и Георг М. рассказали: «Недавно приехал командир 50 армейского корпуса генерал Вегенер и выступил с речью перед солдатами. Генерал Вегенер сказал: «Положение немецких войск в Прибалтике чрезвычайно тяжелое. Никто не может сказать, чем все это кончится. Нам обещали прислать новое оружие, но что это за оружие мне неизвестно. Будет ли выполнено это обещание, я сказать вам не могу, так как сам ничего не знаю. Поэтому вы, солдаты, должны быть готовы к самому худшему». Генерал был мрачен и

озабочен. Из его слов мы поняли, что Вегенер считает наше положение безнадежным.

Вечером обер-ефрейтор Гельмут Р. в небольшом кругу солдат заявил: «У нас действительно есть тайное оружие, при помощи которого мы можем избежать гибели». Все наперебой стали допытывается у Гельмута, что это за оружие. Он ответил: «Обзаведитесь обыкновенной палкой и белым платком. Это как раз и есть то оружие, которое спасет вам жизнь». На другой день мы группой численностью в 16 человек с Гельмутом во главе покинули свою часть и перешли на сторону русских».

## СВЕРДЛОВСКИЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ НКПС

Продолжает прием на 1, 2 и 3 курсы.

Техникум готовит специалистов по профилям: 1) Пути и путевого хозяйства; 2) искусственные сооружения; 3) технические и гражданские здания.

На 1-й курс принимаются лица, окончившие 7—8 классов средней школы и выдержавшие испытания по русскому языку, математике и Конституции СССР. Окончившие 9 классов принимаются на 2-й курс без испытаний. На 3-й курс принимаются окончившие 10 классов.

Заявления подаются на имя начальника техникума с приложением свидетельств об образовании и о рождении (в подлинниках), автобиографии и 3 фотокарточек, справок о состоянии здоровья и об отношении к воинской обязанности.

Студенты техникума получают рабочее снабжение, обеспечиваются питанием в столовой, иногородним предоставляется общежитие. Успевающие получают стипендию от 125 до 200 рублей. Зачисленным в техникум предоставляется отсрочка от призыва в РККА. Заявления направлять по адресу: Свердловск, Втузгородок, Первомайская ул., Стройтехникум НКПС.