

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 137 (2610)

Вторник, 14 ноября 1944 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Поднять работу Свердловского отделения

В октябре Свердловское отделение ухудшило работу по всем показателям. До 126 проц. возрос рабочий парк, значительно ухудшился оборот вагона, на 8 проц. сократилась выгрузка, снизилась участковая и техническая скорость, отделение меньше чем в сентябре принимало и сдавало поездов.

В первой декаде ноября есть некоторое улучшение, однако оно не вносит существенного изменения в работу отделения. Основные измерители далеки еще от нормы. Рабочий парк составляет 116,3 проц. оборот рабочего вагона — 70,8 и местного 77 проц. Не выполнен план погрузки и выгрузки.

Особенно плохо на Свердловском отделении выполняется приказ № 752 Наркома Путей Сообщения тов. Л. М. Кагановича. На отделении все еще нет настоящей борьбы с простоями подвижного состава на технических и грузовых станциях. Ведь шутка сказать — 60 проц. всех потерь в обороте вагона на дороге ложится на это отделение.

Плохо работает Свердловский узел. Созданное по приказу Наркома управление узла не выполняет своих основных функций, не обилось оно производственной связки и планоности в работе станций. Плохо осуществляется руководство узлом со стороны отделения. В самом деле, может ли быть какой-либо толк, когда узлом командуют чуть ли не все заместители начальника отделения, а их насчитывается восемь.

Руководители отделения, и в первую очередь тов. Попов, обязаны были по приказу Наркома, на всех станциях, имеющих завышенный простой подвижного состава, внедрить параллельность в обработке вагонов, устранить разобщенность в работе движущих и работников других служб, ликвидировать непроизводительные простои маневровых паровозов, навести порядок в использовании станционных путей.

Эти важнейшие мероприятия необходимо было провести в первую очередь на решающей станции дороги — Свердловск-сортировочная, но этого не сделано. Как и раньше здесь отсутствует какая-

либо технология в работе, нарушаются самые элементарные правила обработки поездов, технический осмотр производится почти во всех парках, в том числе и в парке отправления, нет совмещения операций. Слабым местом, по-прежнему, остается работа технических контор, крайне низкое качество формирования поездов, плохая работа маневровых паровозов.

Наличие столь огромных недостатков есть результат того, что руководители отделения, в частности тов. Попов, допуская предельскую практику, мирясь с этими недостатками, не принимали должных мер к ликвидации отставания отделения.

Плохо организована работа с людьми на решающем отделении, не воспитывают работников, особенно молодежь, не руководят соревнованием, не обучают людей стахановским методам труда. В самом деле — можно ли поднять работу, когда на отделении не стало вожаков соревнования, о передовиках производства никто не знает, опыт их не распространяется.

Давно пора железнодорожникам Свердловского отделения преодолеть свое отставание. Для этого нужно, в первую очередь, раз и навсегда пресечь предельскую практику на отделении, мобилизовать коллектив на подъем работы своего узла и решающих станций, добиться сокращения рабочего парка вагонов в первую очередь на станции Свердловск-сортировочная.

В докладе о 27-й годовщине Октябрьской Социалистической Революции товарищ Сталин сказал: «Советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт другой страны». Такую высокую оценку железнодорожники получили за свой самоотверженный труд в дни войны и в этом труде есть доля и железнодорожников Свердловской магистрали. Чтобы и дальше оправдать эту высокую оценку нужно еще больше усилить свою помощь фронту, выполнить обязательства, взятые железнодорожниками в письме уральцев товарищу Сталину.

В Управлении дороги

За отличную работу и проявленную энергию в выполнении взятых обязательств в предоктябрьском социалистическом соревновании начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов премировал большую группу работников дороги.

По жилищному отделу премировано 10 человек, в том числе начальник отдела т. Таганов — 1600 руб., начальник Н-Тагильской жилищно-ремонтной конторы т. Каза-

ченко — 800 руб., инженер отдела т. Литвинова — 600 руб. и другие. По группе восстановительных средств премировано 8 человек, в числе их начальники восстановительных поездов Камышлова и Егоршино тт. Дьяченко и Кобяков, машинист крана Егоршинского поезда тов. Пономарев. По отделу материально-технического снабжения премировано 9 человек, по Дорстрою — 9, по ДорУРСу — 17 и по Управлению дороги — 47 человек.

СОВЕТСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВЫДЕРЖАЛ НАГРУЗКУ, С КОТОРОЙ ЕДВА ЛИ СПРАВИЛСЯ БЫ ТРАНСПОРТ ДРУГОЙ СТРАНЫ.

И. СТАЛИН.

Вызываем камышловцев на соревнование

Обсудив исторический доклад Председателя Государственного Комитета Обороны товарища Сталина о 27-й годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции, коллектив Егоршинского отделения берет на себя следующие социалистические обязательства:

1. Обеспечить 100-процентное отправление и проследование поездов по графику и выполнять заданную норму оборота вагона.
2. Выполнять план погрузки на 110, выгрузки на 103 и регулировочное задание по порожняку из под своей выгрузки на 103 проц.
3. Обеспечить не менее 60 проц. погрузки ступенчатыми и отравительскими маршрутами.

4. Строго выполнять нормы оборота паровозов.

5. Внедрить на решающих станциях единый технологический процесс работы с клиентурой в соответствии с приказом № 879/Ц.

На социалистическое соревнование по этим измерителям вызываем коллектив Камышловского отделения. Арбитром соревнования просим быть руководство службы движения, Дорпрофсоюз и газету «Путевка».

По поручению коллектива:
Б. ЗУЙКИН — начальник отделения движения, **И. СКУТИН** — председатель райпрофсожа, **Г. ЛЕОНТЬЕВ** — редактор газеты «Егоршинский железнодорожник».

Инициатива машиниста Гимранова

Станция Богословск — самый крупный угленепропускной пункт на дороге — за последнее время испытывала серьезные затруднения. Дело в том, что паровозники приводили сюда одной тягой двоянные порожняковые составы, а после загрузки их углем выводили одним локомотивом по одному составу. Один состав из-за недостатка паровозов застревал на станции.

В результате этого пути станции были забиты груженными составами, сужалась маневренность в ее работе, увеличивался непроизводительный простой подвижного состава, а главное задерживалась доставка топлива промышленным предприятням.

Нужно было освободить станцию от скопившегося груза. И эту задачу успешно решили машинисты-луинцы депо Надежинск. Замечательную инициативу проявил машинист член ВКП(б) т. Гимранов. Вместе со своим помощником т. Файзуллинским и кочегаром тов. Ольшевским они первые 21 октября провели тяжеловесный состав на 610 тонн превышающий существующую весовую норму. В этот же день они провели из Богословска в Надежинск еще один двоянный тяжеловесный поезд, освободив за сутки станцию сразу от четырех составов.

Инициатива машиниста-большевика зажгла боевое соревнование в коллективе паровозников. Машинист т. Гвоздев за один рейс

перевез 1300 тонн сверхпланового груза. На следующий день двоянные составы провели машинисты тт. Матросов и Козин. Машинист-инструктор т. Луканин провел состав на 1500 тонн превышающий норму.

По примеру т. Гимранова машинист т. Филиных за смену два раза обернул свой локомотив и вывел со станции четыре груженых состава. Только за последнюю декаду октября тт. Гимранов и Гвоздев перевезли сверх нормы 14 тысяч тонн угля, сэкономив на этом 9 паровозовых дней.

Паровозники увлекли за собой железнодорожников других служб. Включившись в соревнование за скоростное продвижение тяжеловесных угольных поездов, диспетчеры Богословского участка тт. Борисов и Гвоздев умело и оперативно регулируют поездной поток, создавая все условия машинистам-тяжеловесникам. Быстро подготавливает составы к отправлению старший осмотровщик вагонов станции Богословск тов. Шакин.

Сейчас станция Богословск не испытывает затруднений. И если Надежинское отделение значительно улучшило измерители грузовой и поездной работы, ускорило оборот вагона и держит первенство на дороге, то в этом немалая заслуга паровозников и движущих, горячо поддержавших инициативу машиниста Гимранова.

Ф. КАРТАШЕВ — зам. начальника грузовой службы.



Директор-подполковник тяги Григорий Григорьевич КОСИБОВ — начальник вагонного участка Свердловск-пассажирская.

Фото Е. Вяткиной

8 эстафетных поездов

В ответ на исторический доклад вождя диспетчер Камышловского отделения тов. Макеев за дежурство организовал скоростное продвижение 8 эстафетных поездов. Борясь за ускорение оборота вагона, смена перевыполнила задание по отправлению поездов со станции Поклевская. К концу дежурства на станции не осталось ни одного состава.

За отличную работу руководство службы движения объявило т. Макееву благодарность и выдало денежную премию.

Задание перевыполнено

В ночь на 13 ноября замечательно поработала смена диспетчера Егоршинского отделения тов. Чернотородовой. Организовав боевое соревнование с машинистами, она на 280 процентов выполнила задание по передаче местного груза на Свердловское отделение.

Хорошо справилась с заданием и смена дежурного по Надежинскому отделению т. Братухина. Обеспечив развоз внутри отделения на 106 проц., она передала местного груза на Н-Тагильское отделение в размере 104 проц. В выполнении задания отличились диспетчеры Богословского участка т. Гвоздев и Верхотурского т. Кротов.

П. ДАНИЛОВ, С. КРАЙНОВ — ст. помощники начальника распорядительного отдела.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 12 ноября

В течение 12 ноября в Венгрии наши войска с боями овладели городом и железнодорожной станцией МЕЗЕКЕВЕШД, городом и железнодорожной станцией МОНОР, а также заняли более 30 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ДБЕРДЬ, ЯНОШХИДА, АЛАТЬЯН, ТАПИОДБЕРДЬЕ, ТАПИОСЕЛЕ, РЕКЕТТЕШИ, ФАРМОШ, ШЕРЕГ и железнодорожные станции КИШМЕДЕ-РИ, ТАПИОСЕЛЕ, ФАРМОШ, БОЛДОГХАЗА.

Болгарские войска, действуя против немцев на территории Югославии, заняли город КУМАНОВО.

На других участках фронта — поиски разведчиков.

За 11 ноября наши войска подбили и уничтожили 15 немецких танков.

Оперативная сводка за 13 ноября

В течение 13 ноября в Венгрии наши войска с боями овладели городом и железнодорожной станцией ЯСАПАТИ, а также заняли несколько других населенных пунктов и среди них ЯСКИШЕР, ЯС-МАХАЛЬТИЛЕК, ТАПИОСЕНТМАРТОН, ТАПИОБИЧКЕ, ПАНД, КАВА, ЖИГЕРИ, БЕНИЕ и железнодорожные станции ПУСТА КЮРТ, ЯСКИШЕР.

На других участках фронта — поиски разведчиков.

За 12 ноября наши войска подбили и уничтожили 24 немецких танка.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

дорожной оценочной комиссии по итогам социалистического соревнования железнодорожников по профессиям на звание лучшего работника Свердловской дороги в октябре 1944 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования по профессиям за октябрь 1944 года, дорожная оценочная комиссия постановляет: присвоить звание лучшего работника дороги по профессиям:

ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ
Голубеву К. П. — депо Свердловск-пассажирская.
Саватееву И. О. — депо Свердловск-пассажирская.
Мураховскому Г. И. — депо Свердловск-пассажирская.
Семенову Л. С. — депо Тюмень.
Адамо В. Ю. — депо Тюмень.
Кунцевичу Е. Н. — депо Камышлов.
Ананьину С. Н. — депо Свердловск-сорттировочная.
Юферову И. К. — депо Кушва.
Бабинову В. С. — электродепо Свердловск-сорттировочная.
Ситникову З. А. — электродепо Свердловск-сорттировочная.
ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПОДЪЕМОЧНОГО РЕМОНТА ПАРОВОЗОВ
Шлыкову Ф. Ф. — депо Тюмень.
Минаеву В. В. — депо Н-Тагил.
ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПРОМЫВНОГО ЦЕХА
Поторочину А. Ф. — депо Тюмень.
ЛУЧШИЙ СЛЕСАРЬ
Купцову С. Т. — электродепо Свердловск-сорттировочная.
Мельник В. Г. — депо Свердловск-пассажирская.
Рудак Ф. В. — депо Тюмень.
Семенову В. П. — депо Н-Тагил.
ЛУЧШИЙ ТОКАРЬ
Карелину А. С. — электродепо Свердловск-сорттировочная.
Муромову И. М. — Н-Тагильский вагонный участок.
ЛУЧШИЙ КУЗНЕЦ
Лимонову В. Е. — кузнечно-прессовые мастерские станции Смычка.
ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО ДЕПО
Бердникову В. С. — электродепо Свердловск-сорттировочная.
Косьякову В. А. — депо Камышлов.
Кондратьеву М. Н. — депо Кузино.
ЛУЧШИЙ ПАРОВОЗНЫЙ ДИСПЕТЧЕР
Рязанову А. П. — Кузнецкое отделение.

Реньги Н. В. — Свердловское отделение.
Новоселову Л. М. — Тюменское отделение.

ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ ВОДОКАЧКИ
Сотникову П. И. — станция Ирбит.
ЛУЧШИЙ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР
Лескину — Егоршинское отделение.
Балакину — Н-Тагильский узел.
ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ
Любанову Н. С. — Вагай.
Сыромятникову Д. И. — Свердловск-пассажирская.
ЛУЧШИЙ СОСТАВИТЕЛЬ
Ксромыслову Н. Г. — Свердловск-пассажирская.
Михайдунову Шарифу — Надеждинск.
Ляпкину — Тюмень.
ЛУЧШИЙ СТРЕЛОЧНИК
Зыряновой М. А. — Свердловск-пассажирская.
Бажутину Ф. Н. — Надеждинский завод.
Пашковой Т. Д. — Свердловск-пассажирская.
ЛУЧШИЙ ГЛАВНЫЙ КОНДУКТОР
Нохрину Н. М. — Свердловск-пассажирская.
Гольцову М. — Тюмень.
Сартакову Ф. М. — Кузино.
ЛУЧШИЙ СТАРШИЙ КОНДУКТОР
Долганову М. Т. — Свердловск-пассажирская.
Хлупиной — Тюмень.
ЛУЧШИЙ МАСТЕР ПО РЕМОНТУ ВАГОНОВ
Яхнюку К. И. — вагонное депо Тюмень.
Зубрицкому И. Я. — дорожные колесные мастерские Свердловск-сорттировочная.
ЛУЧШИЙ ПОЕЗДНОЙ ВАГОННЫЙ МАСТЕР
Зорину И. И. — Н-Тагил.
Крекнину И. Е. — Тюмень.
Купаеву В. А. — Егоршино.
Чиянову Е. Ф. — Свердловск-сорттировочная.
Плотникову Д. А. — Кузино

Директор-полковник тяги Г. ТАРАСОВ — зам. начальника дороги.
Н. ЗАРИЦКИЙ — зам. председателя Дорпрофсожа.

ЛУЧШИЙ МАСТЕР ПУНКТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА
Микушину Ф. Н. — станция Вагай.

ЛУЧШИЙ ОСМОТРИЩИК ПРОЛАЗЧИК
Веснику Ф. И. — Свердловск-сорттировочная.
ЛУЧШИЙ ОСМОТРИЩИК ВАГОНОВ
Ермакову Г. Ф. — Егоршино.
Агаланову П. Е. — Свердловск-сорттировочная.

ЛУЧШИЙ ДОРОЖНЫЙ МАСТЕР
Смолину Г. Г. — Баженовская дистанция.

Орлову В. Г. — Свердловск-пассажирская дистанция.

ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПУТИ
Малых Ф. К. — Егоршинская дистанция.

Телицину А. М. — Свердловск-пассажирская дистанция.

ЛУЧШИЙ ПУТЕВОЙ ОБХОДЧИК
Пахомову Н. З. — Кузнецкая дистанция.

ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК С В Я З И

Осинцеву В. Н. — Свердловск-сорттировочная.

Каракулову Е. Е. — Богдановичская дистанция.

Мещерякову В. С. — Свердловск-сорттировочная.

ЛУЧШИЙ НАЧАЛЬНИК ПОЕЗДА
Умновой Л. М. — Свердловское пассажирское отделение.

ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПОЕЗДА
Головиной М. А. — Свердловское пассажирское отделение.

ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОСВАРЩИК
Токарь Г. С. — депо Свердловск-пассажирская.

ЛУЧШИЙ КОТЕЛЬЩИК
Кириллову Н. И. — депо Камышлов.

Городилову А. Г. — депо Н-Тагил.
ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ УГЛЕПОДЪЕМОГО КРАНА

Черепанову А. К. — склад топлива Свердловск-сорттировочная

Окунцеву Н. П. — Камышловский склад топлива.

ЛУЧШИЙ ПОВАР
Курициной Л. Ф. — Столовая № 1 ОРС'а Свердловск-сорттировочная.

СТОЛОВАЯ-КЛУБ

Через просторный вестибюль, в котором устроены гардеробная и буфет, вы входите в светлый зал, только что отстроенной столовой-клуба вагонного участка Свердловск-сорттировочная. Большая площадь зала (более 300 квадратных метров) позволяет одновременно обслуживать 200 человек. На стенах плакаты, лозунги, портреты, на окнах белоснежные занавески, столы покрыты скатертями и клеенкой. Для стахановцев выделены отдельные столы. Слева расположена сцена с обслуживающими помещениями.

Очень хорошо оборудована кухня. Мощносте ее такова, что она может обслуживать в три раза больше посетителей, чем работает на участке. Специально оборудовано помещение для очистки овощей, мойки посуды, раздачи готовой пищи, хранения продуктов и так далее.

Мысль о постройке столовой, которая бы могла одновременно служить клубом, возникла у начальника участка т. Дикунова год назад. Начали работы хозяйственным способом. Рабочие всех цехов трудились на постройке во внеурочное время и к XXVII годовщине Великой Октябрьской социалистической революции столовая была открыта.

Специальным приказом начальника дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов отметил ценную инициативу и объявил благодарность коллективу участка за постройку столовой-клуба. Несколько командиров и рабочих в том числе т. Дикун, мастер т. Прожерин, плотник т. Шампури и другие премированы крупными денежными суммами. На оборудование столовой начальник дороги выделил 20 тысяч рублей.

П. ВОЛОДИН.

В честь земляка-героя

До войны Аркадий Копяев работал счетоводом в Надеждинском паровозном отделении. Когда коварный враг вероломно напал на нашу отчизну, Копяев, призванный в армию, в короткий срок овладел летным делом.

Вскоре старший лейтенант Копяев стал прославленным сталинским соколом. Не одного фашистского стервятника сбил и вогнал он в землю, за что был неоднократно награжден орденами и медалями.

В последних боях с немецко-фашистскими захватчиками летчик Копяев проявил особое мастерство и героизм. Указом Президиума Верховного Совета СССР ему

присвоено звание Героя Советского Союза.

Подвиги земляка-героя воодушевили передовых людей паровозного отделения на еще большее увеличение помощи фронту. По две годовых нормы уже вырабатывали углеподатчики тт. Запоров, Кузеванова и Сатаулина. По три-четыре нормы за смену вырабатывает и бригада, возглавляемая т. Берманом.

Друзья и товарищи тов. Копяева от души поздравляли его родителей с высоким награждением сына. Отремонтировали им квартиру и к 7 ноября преподнесли праздничные подарки.

Ал. ШАДРИН

Письма в редакцию

В поисках дров

Недавно руководители нашего паровозного депо Надеждинск решили организовать выезд рабочих за дровами. Все очень обрадовались, так как из-за отсутствия дров многие живут в холодных квартирах.

Но блин вышел комом. Собрались мы в 8 часов, а выехали в 12. В Баяновке, где должна была производиться погрузка, не оказа-

лось ни вагонов, ни дров. Беспечные руководители оторвали от работы 70 человек, которые более суток потеряли на бесполезную поездку.

Зима вступила в свои права, но руководители паровозного отделения т. Усатых и депо т. Волков так и не обеспечили рабочих топливом.

ЛОЖКИН — слесарь.

Волокитчики

В январе нынешнего года на станции Хромпик заболела весовщица Петрова, и с этого времени ее обязанности начальник станции возложил на нас, весовщиков транспортно-экспедиционной конторы, заверив, что нам будут оплачивать сверхурочные.

Мы проработали 9 месяцев, но наш труд никто не оплачивает. Несколько раз мы обращались к бухгалтеру Свердловского отделения движения т. Гунину, но он отказывается оплатить сверхурочную работу, мотивируя это тем, что мы не являемся работниками станции. Когда же кончится эта волокита?

Ф. ИГНАТЬЕВА, А. БЫКОВА.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ

МОГУЧАЯ СИЛА СОРЕВНОВАНИЯ

По итогам работы в сентябре коллектив паровозного депо Свердловск-пассажирская завоевал переходящее Красное Знамя НКПС. Эта победа в социалистическом соревновании еще больше вдохновила рабочих и командиров на самоотверженный труд. В октябре коллектив также перевыполнил свои обязательства и удержал дорожное первенство.

Рабочие промывочного цеха, где мастером т. Ложеницин, повысили производительность труда до 183 проц., а комплексная бригада тов. Черенко, которая вот уже несколько месяцев держит первенство на дороге, дала выработку в 201 проц. к норме. В целом по депо производительность труда выросла на 19,6 процента.

В 2,5 раза увеличилось число

рабочих, выполняющих по 2—3 и 4 нормы. Токари-стахановцы тт. Шаранов, Берсенов, слесарь тов. Петров и ряд других за 10 месяцев выполнили двухгодичные нормы.

Увеличив производительность труда, коллектив депо успешно справился с программой ремонта паровозов. Число больных локомотивов снижено на 25 проц. против нормы. Восстановлены не только свои паровозы, простаивавшие в длительном случайном ремонте, но и отремонтировано 2 паровоза для других депо и еще два выйдут из ремонта в ближайшее время. Более чем на 2 процента повысили техническую скорость паровозники.

В повышении выработки большое значение сыграло снабжение

рабочих исправным инструментом и улучшение его содержания. Мастер подъемного цеха тов. Быков в течение августа и сентября обеспечил всех слесарей исправным инструментом, и в результате этого выработка в цехе стала ежемесячно повышаться на 20—22 процента, снизились до минимума случаи брака.

Коллектив цеха своими силами отремонтировал тисы, верстаки и другие приспособления и первым в депо получил паспорт готовности к зиме. Если раньше цех длительное время не выполнял производственной программы, то сейчас он идет впереди по всем показателям и держит переходящее знамя депо.

Характерен и такой пример. У токарей-бандажников не было личного инструмента. За смену бандажник обтачивал одну, макси-

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11. Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359.
ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.