

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 151 (2624)

Суббота, 16 декабря 1944 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## СТРОГО СОБЛЮДАТЬ ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

За последнее время на дороге резко возросло количество случаев брака и аварий, которые вызвали серьезные сбои в движении поездов, ухудшение грузоперевозок.

Характерно, что рост брака в работе нельзя отнести за счет причин, связанных с зимними трудностями. Случаи брака, нарушения правил безопасности движения происходят главным образом из-за халатности и разгильдяйства, низкой трудовой дисциплины.

Зима усложнила работу, возросли трудности. И чтобы их преодолеть нужна организованность и строгая воинская дисциплина, нужна особая бдительность, четкое выполнение всех требований Правил технической эксплуатации. Однако этого на дороге как раз и не хватает.

На днях машинист Тюменского депо Кузеванов при производстве маневров на разбеге Гужевое, невзирая на сигналы стрелочника, нарушил элементарные требования безопасности и наехал на хвостовую часть поезда. Дорого обоилось государству разгильдяйство Кузеванова. Он повредил паровоз и вывел из строя несколько вагонов, кроме того, был закрыт перегон и задержаны другие поезда. Оказалось, что машинист не видел сигналов из-за большого парения машины, что свидетельствует о неисправности паровоза, о плохом уходе за ним со стороны паровозной бригады.

Справедливые требования следует предъявлять руководителям тюменских паровозников. Начальник депо т. Перминов, начальник паровозного отделения т. Богданов не гнушаются должных мер к ликвидации аварий и брака, а ведь здесь больше, чем где-либо случаев проезда закрытых сигналов. С руководителей депо, лично с т. Перминова нужно спросить ответ-

ственности за выдачу неисправных паровозов.

Не менее возмутительный случай произошел недавно на разбеге Гагарском. Машинист паровозной колонны № 97 Леванов проехал закрытый выходной сигнал и выехал на занятый путь. При столкновении поврежден паровоз и вагоны.

Правила технической эксплуатации — непреложный закон на транспорте. И люди, которые нарушают этот закон и своим разгильдяйством дезорганизуют работу, причиняют дороге материальный ущерб, должны нести суровое наказание.

Больше всех случаев брака, нарушений ПТЭ допускается на Тагильском и Свердловском отделениях. Однако это не вызывает почему-то тревоги у ревизорского аппарата. Участковые ревизоры тт. Бушмелев и Васильев являются фиксаторами нарушений и не ведут повседневной профилактической работы по их предупреждению.

Свердловская магистраль имеет хорошее техническое оснащение, почти все участки пути оборудованы автоблокировкой. При хорошем, умелом использовании имеющихся технических средств можно осуществлять перевозки с полной безопасностью движения, количество нарушений ПТЭ свести к нулю. Для этого нужно поднять воинскую дисциплину и ответственность особенно у работников, связанных с движением поездов, улучшить качество командования, повседневно учить и совершенствовать квалификацию молодых железнодорожников и в первую очередь тех, кто впервые работает в зимних условиях.

Выполнить эту задачу — первейший долг и обязанность командиров партийных и профсоюзных работников, всех железнодорожников Свердловской магистрали.

### Бдительность машиниста Губкина

Машинист электродепо Н-Тагил тов. Губкин был отправлен со станции Смычка с поездом № 729 — «бис» по неправильному пути. Из Сан-Донато на станцию Лая поезд вышел поздно ночью по путевой разрешительной телеграмме.

Зная, что перегон свободен, тов. Губкин вел поезд с обычной скоростью, но в тоже время зорко следил за сигналами. Спускаясь по 10-тысячному уклону и вписываясь в кривую, он заметил впереди хвостовые сигналы поезда. Губкин принял экстренные меры торможения и остановил поезд в 70 метрах от стоящего впереди поезда.

Выяснилось, что со станции Сан-Донато был отправлен поезд

№ 729, который остановился в пути и не был огражден сигналами. Бдительность машиниста предотвратила неизбежное крушение.

Этот случай не первый в работе т. Губкина. В этом же году, ведя поезд по перегону Анатольская-Монзино, он заметил в хвосте подозрительное искрение и остановил поезд. Обнаружилось, что у гондолы, следующей в хвосте поезда, выскочила тележка. Оперативное совещание при начальнике Н-Тагильского отделения движения вынесло решение просить начальника дороги наградить машиниста тов. Губкина за проявленную бдительность.

**БОГДАНОВ** — машинист-инструктор.

## Наверстать упущенное. Выполнить и перевыполнить декабрьский план грузоперевозок!

### Наперекор морозам

Борясь за право первыми подписать новогодний отчет уральцев товарищу Сталину, машинисты депо Тюмень, несмотря на суровые морозы, с высокой скоростью водят тяжеловесные поезда.

За первую декаду декабря машинист Михаил Николаевич Ковязин провел 4 тяжеловесных поезда, перевез сверх нормы 3290 тонн груза и на 3,3 километра в час перевыполнил норму технической скорости.

2350 тонн сверхпланового груза перевез четырьмя тяжеловесными поездами Валентин Николаевич Смолин, превысив техническую скорость на 3,9 километра в час, 2860 тонн груза сверх плана доставил Михаил Андреевич Жебутинский и 2400 тонн — Константин Иванович Княжев.

**БАТАКОВ** — уполномоченный начальника дороги.



М. МАЛИНОВСКИЙ — машинист углеподъемного крана Н-Тагильского склада топлива, во время морозов на 40 проц. сократил простой паровозов под набором угля.

### РАСПУЩЕННОСТЬ

В первые же декабрьские морозы участились случаи сбоя в движении поездов по вине вагонников. Особенно это заметно по Тагильскому вагонному участку, где начальником тов. Кириллов. За декаду здесь было 6 случаев брака. 10 декабря поездной вагонный мастер Скрышник, сопровождая поезд № 1412, прицепил на станции Анатольская 16 вагонов, не проверив состояние букс, и уже в Цевьянске поезд был задержан на 1 час 10 мин. Из-за горения буксы, в которой не оказалось подбуксы, пришлось отцепить вагон.

5 декабря поездной вагонный мастер Таскаев задержал поезд на 40 минут из-за смены подшипника. Случаев таких много.

Заместители начальника вагонного участка тт. Чирков и Кузнецов сквозь пальцы смотрят на вопиющие факты дисциплинарной распущенности. Не единичны случаи, когда некоторые мастера, приезжая в Свердловск-сортировочную, отказываются сопровождать поезд обратно и едут резервом. Так проделал недавно поездной вагонный мастер т. Синев. Он категорически отказался ехать с оборота, хотя был в поездке всего 6 часов.

Наблюдаются здесь и такие случаи, когда с поездами отправляют большие вагоны, с целью отделаться от них. На днях поездной вагонный мастер Гороблагодатского резерва отказался принять состав, совершенно законно требуя отцепки больного вагона. Чирков отстранил его от работы и направил другого мастера. В результате на станции Гороблагодатская поезд был задержан, так как пришлось отцеплять не один, а 3 больных вагона.

Плохо борется коллектив участка за оборот вагонов. В парках станции Смычка обнаружено 62 вагона без рукавов и 90 — без механизмов автосцепки. Начальнику депо Смычка Кочеткову не раз указывалось службой, как и где можно достать необходимые детали, однако он допускает беспечную медлительность и 152 вагона до сих пор стоят неиспользуемыми.

**А. ОСИПОВ** — начальник вагонного отдела.

### Дружная работа

Днем 14 декабря замечательный образец слаженной работы по казала смена дежурного по станции Богословск т. Трегубенкова.

Дружно, по-фронтному работали движущие, паровозники и вагонники. За дежурство отправлено несколько угольных маршрутов сверх плана, и пути станции освобождены от накопившихся груженых маршрутов. Смена бесперебойно принимала передачи с копей и равномерно подводила под погрузку порожние маршруты. В этот день особенно отличились составитель т. Бизяев, сцепщик т. Первозкин, старший стрелочник т. Первозкина, весовщик т. Дерябина. Осмотрщик вагонов т. Шаклеин, автоматчик т. Вальданов, слесарь Перин, смазчик Дрягина и Ярутина в среднем затрачивали на обработку поездов по 37 минут.

**Д. РУБИН** — уполномоченный начальника дороги.

### На призыв молодежи Уралмаша

Молодежная смена дежурного по станции Свердловск-товарная т. Максимова, обсудив обращения молодых стахановцев Уралмаша взяла на себя обязательство добиться нулевого остатка вагонов с полным сроком под грузовыми операциями.

Свое обязательство смена выполняет с честью. В ночное дежурство 13 декабря на фронтах выгрузки не осталось ни одного вагона с полным сроком, значительно снижен простой вагонов, рабочий парк сокращен на 110 вагонов против нормы. В борьбе за выполнение задания отличились т. Максимов, составитель т. Ворошилов и сцепщик т. Копылов, оператор т. Бовыкина, списчик т. Овчинников и старший стрелочник т. Перминова. Добиваясь высоких показателей, молодежная смена борется за право первой подписать новогодний рапорт великому вождю товарищу Сталину.

**А. СЕМЕНОВА** — секретарь комитетов ВЛКСМ.

## От Советского Информбюро

### Оперативная сводка за 15 декабря

В течение 15 декабря на территории ВЕНГРИИ севернее и северо-восточнее города МИШКОЛЦ наши

войска овладели городом и железнодорожной станцией СЕНДРЬО, а также с боями заняли более 30 других населенных пунктов, в том числе ТАЛЛИА, ГЕРНАД-КЕРЧ, БЕРЕТ, БАКТА, ГАДЬ-БАТОР, СУХОДЬ, РУДАБАНЬЯ, НИРАД, ШАЙО-ВЕЛЕД, БАНФАЛВА, ТАРДОНА, МАЛЬИНКА и железнодорожную станцию ТАЛЛИА.

Севернее БУДАПЕШТА наши

на территории Венгрии севернее и северо-восточнее города Мишколц наши войска продвигались вперед. С жесточайшими боями произошли за город Сандрьо — сильно укрепленный опорный пункт обороны нем-

войска овладели на территории Чехословакии городом ШАХЫ.

В боях за 14 декабря на территории Венгрии в районе севернее МИШКОЛЦ наши войска взяли в плен 1.015 немецких и венгерских солдат и офицеров.

На других участках фронта — поиски разведчиков и бои местного значения.

За 14 декабря наши войска подбили и уничтожили 15 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 29 самолетов противника.

На реке Бодва. Ночью наши части завязали бой на восточной и южной окраинах города. В это время советские подвижные подразделения совершили обходный маневр и нанесли врагу

удар с севера. Наши войска сломали сопротивление противника и овладели городом и железнодорожной станцией Сандрьо. Уничтожено свыше 400 вражеских солдат и офицеров. Захвачены трофеи и пленные. Другие наши части, наступающие вдоль реки Шайо, продвинулись вперед на 10 километров и заняли ряд населенных пунктов.

Севернее Будапешта наши войска переправились через реку Ипель и вступили на территорию Чехословакии. Восточнее и западнее города Шахы развернулись упорные бои. Противник стремился любой ценой ликвидировать плацдарм и отбросить наши войска за реку. Поспешно подтянув штурмовую

(Окончание на 2 стр.)



# ОСПИТЫВАТЬ ПОДЧИНЕННЫХ В ДУХЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ВОИНСКОЙ ДИСЦИПЛИНЫ—ПЕРВЕЙШИЙ ДОЛГ КОМАНДИРА ТРАНСПОРТА!

## О чем рассказывает график

Станция Богословск в этот день ела все возможности, чтобы отащить несколько поездов сверхдвигателя, ускорить этим продвижение угля для промышленности и разбоднить занятые излишними совами пути. Но ими не воспользовался дежурный по станции Антонов. Он удовольствовался малым не захотел утруждать себя хлопотами. Об этом красноречиво рассказывает график участкового спетчера Надеждинского отделения т. Борисова за 9 декабря.

Интервалы для четных поездов на участке начались сразу после часов 30 мин. и следовали вплоть до 11 часов. За это время вполне можно было отправить один дополнительный поезд. Но Антонов, руководствуясь поговоркой «тише ешь—дальше будешь», искусственно зажимал отправление поездов. После приема поезда № 733 в 11 час. 20 минут нужно было отправить поезд № 1034. Но Антонов не спешил.

— Почему пустует перегон? — спросил его диспетчер т. Борисов. — Заняты пути, с Копей приймаю передачу, — неизменно отвечал дежурный по станции.

Продержав на Полуденке толкач в течение 40 минут, Антонов отправил из Богословска поезд № 1034 лишь в 12 часов 15 мин. с большим опозданием.

С 16 до 18 часов опять был значительный интервал. Но Антонов остался верен себе: Он так и не отправил поезд № 1208, сформированный еще к 16 часам 47 мин. Поезд остался на следующие сутки.

Плохо работали в этот день и паровозники. Они буквально дезорганизовали работу участка. Поезд № 1206 с местным грузом для Туринских рудников был отправлен из Богословска в 9 часов 55 мин., прибыл только через 8 часов 0 мин., хотя здесь ходу всего в 1 час 04 минуты.

На первом же перегоне Богословск-Полуденка машинист Гим-

ранов опоздал с этим поездом на 25 минут. На следующем перегоне до Воронцовки он добавил еще 70 минут опоздания. Прибыл на станцию Медная Шахта в 12 часов 50 мин., Гимранов в течение полутора часов брал воду, хотя до Туринских рудников оставалось всего лишь 24 минуты ходу.

Здесь, на последнем перегоне, Гимранов растянулся с составом, более чем на 2 часа закрыв перегон, и выводил состав по частям. Хотя в помощь ему для вывода состава был послан еще один паровоз, все же выгрузка кольцевого маршрута на станции Туринские рудники 9 декабря была сорвана исключительно по вине паровозников.

Подобные факты на Надеждинском отделении имеют место почти ежедневно. Бракоделы и нерадивые работники, не желающие трудиться в полную меру сил, срывают нормальное продвижение поездов, тормозят доставку угля, а руководители отделения, вместо того, чтобы укреплять воинскую дисциплину, мирятся с дезорганизаторами.

Почему бы начальнику отделения т. Шанаурину, начальнику паровозного отделения т. Усатых, или их заместителям не разобрать буквально по косточкам дежурство Антонова, разоблачить его предельно честную практику и наказать по заслугам.

Такие разборки имеют большое воспитательное значение, и они послужили бы на пользу многим движением Надеждинского отделения. Но в том и беда, что сами руководители растерялись перед трудностями зимы и делают слишком большую скидку на эти трудности своим подчиненным. Роль командира-большевика в том и состоит, что он не дает своим подчиненным отступать перед трудностями, а организует людей на их преодоление.

А. ШАДРИН.

## Суточный план—с превышением

В дни усиленной подготовки к новому году рапорту товарищу Сталину, значительно улучшили свою работу железнодорожники станции Свердловск-пассажиры.

Успешно поработали за сутки 13 декабря смены маневровых диспетчеров тт. Никулина и Панкратова. Они выполнили выгрузку на 107,3, погрузку — на 120 процентов и снизили простой вагонов на 6 часов.

Образцы высокой производительности труда показали дежурные по парку тт. Кузнецов, Старостин и Копорина, составители тт. Григорьев, Черепанов и Тулицин.

Г. МЕЛЬНИКОВ

## Смирись с простоями

На станции Кузино вагоны после выгрузки угля систематически простаивают в ожидании уборки по трое—четыре суток.

6 вагонов с углем были поданы на склад топлива 4 декабря и разгружены в тот же день, а вывели их только 8 декабря. На запрос начальника склада т. Веричева — почему стоят вагоны, — дежурный по отделению т. Скворцов спокойно ответил:

— Пусть пока стоят. Я не знаю куда их девать.

Плохо убираются готовые составы, особенно нечетные, по станции Подволошиная. Начальник станции т. Комкин ежедневно шлет телеграммы в отделение, требуя уборки готовых составов. Но увы! Зам. начальника Свердловского отделения т. Ширяев потерял чувство ответственности за оборот вагонов и готовые составы простаивают по 6—7 дней. 27 ноября на станции был сформирован нечетный состав из 65 вагонов, а отправили его лишь 4 декабря в 20 часов. Неужели такое положение не беспокоит начальника отделения т. Попова?

А. ДОНЕЦКИЙ.

# От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

бригаду СС и танковые части, немцы неоднократно контратаковали советские части. Наши бойцы, сдерживая натиск врага, накапливали силы, а затем нанесли ему сильный удар и ворвались в город Шахы. всю ночь продолжались уличные бои. На рассвете наши войска разгромили немцев и овладели важным опорным пунктом обороны противника — городом Шахы. Этот город является узлом шоссе и железных дорог. В боях за город Шахы, по неполным данным, немцы потеряли только убитыми более 500 солдат и офицеров. Подбито и сожжено 13 танков и самоходных орудий противника.

Захваченный в плен врач 2 батальона 131 полка 44 немецкой пехотной дивизии Эгон Трельм рассказал: «Наша дивизия находи-

лась на итальянском фронте. 11 ноября, неожиданно для всех, началась спешная погрузка частей в эшелоны. Никто не знал, куда будет отправлена дивизия. Многие офицеры предполагали, что мы едем в Австрию, на отдых. Однако нас постигло горькое разочарование. 44 дивизию перебросили к Дунаю и с ходу ввели в бой против русских. При первом же столкновении второй батальон был разгромлен. В районе командного пункта я наблюдал такую сцену: около полудня вдруг раздались панические крики — «Идут русские». Солдаты выскочили из укрытий и бросились враспылку. С огромным трудом командиру батальона капитану Тешнеру и двум офицерам с помощью угрозы удалось задержать часть людей. Тешнер хватал солдат за шиворот, бросал их на землю

и указывал в какую сторону стрелять. В этот день я впервые в жизни слышал так много предупреждений о расстреле. За несколько дней боев 131 и 132 полки понесли исключительно тяжелые потери».

Пленный врач 44 немецкого запасного полка Пауль Гангль сообщил: «44-й запасный полк входит в 177 запасную дивизию, расположенную в Вене. В полку пять батальонов, а в каждом батальоне шесть рот — три учебных и три запасных. Недавно 44 полк спешно отправили на фронт. По дороге на фронт дезертировало более 40 солдат. Наш полк должен был вместе с другими частями ликвидировать плацдарм русских и отбросить их за Дунай. Эта задача оказалась нам не под силу, несмотря на огромные потери. В боях в районе плацдарма были целиком уничтожены два батальона нашего полка».

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск ул. Челюскинцев, 11. Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359. ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор—1-61 секретариат—0-8, издательство и отдел подписки—7-38, типография — 8-20 и 4-07.

### По нашей дороге

## ЛЕКТОРИЙ ДЛЯ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ

Парткабинет железнодорожного узла станции Н-Тагил совместно с клубом имени М. Горького организовали лекторий для интеллигенции по курсу истории ВКП(б).

Лекции читаются квалифицированными лекторами горкома ВКП(б) по пятницам, через каждые две недели. Всего будет прочтено 18 лекций.

В лекторий записалось 50 слушателей, среди них инженеры, техники, врачи, бухгалтеры, дорожные мастера. С большим успехом прошли первые две лекции: «Роль Сталина в создании РСДРП» и «Учение Ленина и Сталина о партии».

В. КОПЫЛОВ — зав. парткабинетом.

## Приведена в порядок радиосеть

На станции Гороблагодатская вот уже несколько лет плохо работала радиотрансляция вследствие запущенности радиосети.

Инициативу в приведение в порядок линии радиосвязи взяла на себя группа железнодорожников. Инженер член ВКП(б) Л. Ф. Белов, мастер контактной сети Акбашев В. А., тт. Колясов Н. В., Хамитов М. Я., Буторин В., Аксенов Е. П., Рябов М. Д., Шестовских М. Г., Шенн Е. М. и Шкуров К. П. в короткий срок, работая в неурочное время, привели в порядок радиоприемники по всей станции и железнодорожному поселку и сверх того, смонтировали 6 километров новой радиолнии.

6 ноября железнодорожники хорошо и отчетливо слышали каждое слово доклада товарища Сталина о XXVII годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции. А к Дню Сталинской Конституции была включена новая линия, обслуживающая дома №№ 6, 9, 10, 11 и другие по улице Вагонной и в железнодорожном поселке.

Х. КОПЫСОВ — секретарь узлового парткома.

## ДЕТСКАЯ СПОРТИВНАЯ ШКОЛА

К 1 января на Свердловском узле отдел школ совместно с дорожным советом «Локмотив Востока» открывают для учащихся железнодорожных школ детскую спортивную школу, в которой ребята будут совершенствоваться в ходьбе на лыжах, гимнастике

борьбе, боксе. Занятиями будут руководить опытные специалисты мастер спорта СССР по лыжам т. Суволен, тренер первой всесоюзной категории по борьбе т. Бушманов, перворазрядник по гимнастике т. Клеппер и другие.

## В ВРАЧЕБНО-САНИТАРНОЙ СЛУЖБЕ

С 1 января при депо Н.Тагил, Свердловск-сортировочная, Смычке и Управлении дороги открываются комнаты личной гигиены женщины.

На станции Верхотурье вступают в эксплуатацию новые детские ясли, увеличивается число круглосуточных коек в детских садах.

## Накануне Нового года

Клубы дороги деятельно готовятся к встрече нового года. В клубах станций Баженово и Дружинино для детей железнодорожников будут организованы елки. Горюит елку и Дом культуры им. Андреева, который обслуживает утренниками детей железнодорожников Свердловского узла.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

## Туринская тайна, или казенных денег ему не жаль

Еле успел инженер Демир с'ехать с квартиры, как начальник Туринской дистанции пути т. Лобанок навесил на нее замок и наложил бронь.

— Пусть стоит. Пригодится кому-нибудь и когда-нибудь. В самом деле, кому не пригодится чистая, теплая, благоустроенная квартира в 32 квадратных метра со всеми удобствами? Туринские искатели счастья открыли паломничество к начальнику дистанции.

— Может быть вы дадите мне эту квартиру? — спросила работница дистанции т. Горшкова. — Ведь мне же негде жить.

В ответ Лобанок лишь отрицательно мотнул головой. Пробовали попытать счастья паровозные машинисты, их помощники, кондукторы. Заходили они в дистанцию и по одному, и вдвоем, и троим. Но увы! Не улыбалось счастье и угрюмо молчал Лобанок.

Обратились в домком к т. Сажину за разъяснением — почему пустует квартира.

— А мне то что, — ухмыльнулся домовитый хозяин. — Деньги дистанция мне платит? Платит. А живет ли в ней кто, или не живет, — не мое дело.

Заинтересованные лица запросили участкового прокурора тов. Филатова. Бдительный страж законности спросил грозным тоном?

— А неплательщики в этой квартире есть?

— Да в ней никого, совсем никого нет.

— Тогда это меня не касается. Пусть в квартире живет хоть святой дух, лишь бы деньги платил.

Пустая квартира стоит год и начинает стоять второй. Исправно вносит Лобанок квартирную плату. Вот уж поистине нет у денег глаз. Платят ими за пустую квартиру, а они даже не обижаются. Впрочем, Лобанку казенных денег не жаль, важны принципы.

Как утверждает секретарь узлового парткома т. Демир, квартира пустует исключительно в научных целях. Дело в том, что до сентября 1943 года физики утверждали, что природа не терпит пустоты. А Лобанок взял и доказал обратное: не только какают там природа, а целая квартира пустует второй год, и никто ее не может занять. Правда, эксперимент вскопал дистанцию в копейку, но что-ж поделаешь: наука требует жертв. Зато опыту удалось вполне и прекратил всякие шатания научной мысли. Этого не могут опровергнуть ни физики, ни домкомы, ни даже прокуроры.

И. ГРУЗДЬ.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.