

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 26 (2656)

Суббота, 3 марта 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Шире развивать лунинское движение

Лунинское движение на транспорте приобрело в дни войны неопределимое значение. Метод знатного механика страны Н. Лунина, подхваченный армией паровозников, явился новым вкладом в дело эксплуатации паровозов, позволил значительно сохранить локомотивный парк, продлить срок службы всех деталей и механизмов каждого паровоза.

Не малых успехов добились лунинцы Свердловской магистрали. Отличным уходом за машинами они сэкономили государству сотни тысяч рублей на ремонте, сэкономили много угля, перевезли тяжеловесными поездами миллионы тонн груза сверх плана.

Однако это ничуть не говорит о благополучии с развертыванием лунинского движения на дороге. Наоборот, это важнейшее государственное дело во многих депо, а также и в паровозной службе пущено на самотек, оставлено без руководства.

В самом деле, как можно мириться с тем фактом, что из всего паровозного парка дороги (если верить сводкам паровозной службы) только 24 процента локомотивов являются лунинскими. В действительности их еще меньше, т. к. нередко к ним причисляют паровозы, за которыми нет и в помине лунинского ухода, а бригады этих машин не выполняют производственных измерителей.

Взять, к примеру, депо Егоршино. В январе здесь насчитывалось всего лишь 8 лунинских паровозов, да и те зачислены в этот разряд с большой натяжкой. В действительности же только 3 паровоза машинистов Лежнина, Дубровского и Шевелева отвечают требованиям лунинского содержания. На других пяти локомотивах имеется пережог топлива, не выполняется норма среднесуточного пробега, не все члены бригад владеют слесарной квалификацией.

Передовой почин, любая инициатива развиваются и приобретают широкий размах только тогда, когда ею руководят, когда и хозяйственники и партийные и профсоюзные руководители не стоят в стороне, а по-большевистски внедряют ценное начинание. Этого, как раз и нет у многих наших руководителей.

## Перевыполнили план погрузки

Успешно поработал в феврале коллектив станции Свердловск-пассажирская. По ряду измерителей железнодорожники перевыполнили свои обязательства, взятые при подписании годового отчета уральцев товарищу Сталину. На 147,4 процента выполнен государственный план погрузки, значительно сокращен простой вагонов под грузовыми операциями и транзита с переработкой.

Первенство по станции попрежнему держит смена маневрового диспетчера т. Панкратова, давшая 108,6 процентов производительности труда.

Замечательно работали составители тт. Елисейев, Кропачев, Григорьев. 130—160 процентов — такова их ежедневная выработка. С высокой производительностью трудятся спешники тт. Воробьев, Баталов, Турков, младшие стрелочники тт. Легостаева, Гушкина, Пашкова.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро.

И этим, в первую очередь, объясняется упадок лунинского движения среди паровозников дороги.

Чувство нового — драгоценное качество большевика, неотъемлемое качество советского руководителя. Притупилось это чувство у командиров депо Свердловск-пассажирская. Было время, когда в этом коллективе больше, чем в любом другом имелось последователей Лунина, а начальник депо и партийная организация вопросы лунинского движения считали своим первостепенным делом.

Сейчас начальник депо т. Борцов и секретарь парторганизации тов. Зайцев явно недооценивают лунинское движение. В депо царит безличка, процветает негодная практика перемещения паровозных бригад на ремонтные работы, хотя в депо имеется достаточное количество слесарей. Здесь не могут даже подобрать слесаря-инструктора для обучения паровозников слесарному делу. Не случайно поэтому в депо из месяца в месяц снижается количество лунинских паровозов. Если раньше их было до 50 процентов к общему числу локомотивного парка, то сейчас едва насчитывается 19 процентов.

Лунинское движение в паровозном хозяйстве есть необходимое условие широкого распространения среди машинистов опыта Коробкова. Только при лунинском уходе за машиной можно обеспечить успех вождения поездов на большом клапане, на местном низкосортном топливе. И если в депо Свердловск-пассажирская лунинские методы труда не в почете, то не приходится удивляться и тому, что здесь нет последователей Коробкова.

Железнодорожный транспорт работает сейчас в дни решающих сражений на фронтах (отечественной войны, в дни великого наступления наших войск. Это требует от железнодорожников еще более четкой, бесперебойной работы, напряжения сил и энергии. Чтобы справиться с этой задачей, усилить свою помощь фронту нужно использовать все резервы, применить все передовые методы труда и в первую очередь методы Лунина и Коробкова.

## Ускорить оборот вагонов, изо дня в день выполнять задания по грузоперевозкам!

### Впереди смена Позолотина

Железнодорожники станции Свердловск-товарная, влившись в соревнование единых смен за ускорение оборота вагонов, значительно улучшили работу. В феврале станция выполнила план погрузки на 121 и выгрузки на 100 процентов.

Впереди других идет единая смена дежурного по станции тов. Позолотина. Смена выполнила план погрузки на 137,5, выгрузки — на 106,9 процента и сократила ниже нормы рабочий парк.

Образцы стахановской работы показывают лучший маневровый машинист дороги тов. Мураховский, систематически перевыполняющий норму обработки составов, составители тт. Резвых и Нурдинов, стрелочница т. Парунина.

Инженер-лейтенант движения **З. СЕДЮКОВ** — зам. начальника станции.

### Эстафетные маршруты

2 марта диспетчер Камышловского отделения тов. Меньшенин и дежурный по станции Поклевская тов. Сенченко организовали на участке Поклевская—Камышлов скоростное продвижение двух угольных маршрутов.

Поезда, объявленные эстафетными, прибыли к месту назначения первый — на 1 час и второй — на 2 часа раньше расписания.

Инженер-лейтенант движения **Е. ЕЛОХИН** — старший помощник начальника распорядительного отдела.

### Соревнование с металлургами

Железнодорожники станции Алапаевск заключили социалистический договор с коллективами транспортных цехов металлургического завода и Лесдревмета.

Железнодорожники обязались, применяя метод диспетчеров тт. Осташевского и Моисеева, обеспечить беспрепятственный прием и отправку поездов строго по графику. Перевыполнять план погрузки, выгрузки и маршрутизации погрузки. Сократить простой вагонов под грузовыми операциями на один час, обеспечивая подачу вагонов под выгрузку и порожняка под погрузку за полтора часа в разборках и за 30 минут в кольцевых маршрутах.

Работники транспортных цехов обязались сократить простой вагонов под погрузкой и выгрузкой при двоянных операциях на 30 минут, в затруднительных случаях оказывать помощь станциям паровозам.

**Н. ГЛУХИХ** — секретарь узлового парткома.

### С отличной оценкой

Воодушевленные приказом товарища Сталина, по-фронтовому работают связисты бригады военно-эксплуатационного отдела на дистанции Свердловск-сортировочная. В короткий срок они сместили 5800 метров старых проводов, сделали 111 горячих паек, перетянули 8 пар проводов и заменили на кабельных столбах 102 метра гущера.

В этой работе особенно отличились электромеханики тт. Архипов, Живаев, Ремнев и Новиков.

**Г. МЕЩЕРЯКОВ** — старший электромеханик дистанции связи Свердловск-сортировочная.

### Ошибка диспетчера Поль

На станции Хромпих 26 февраля был сформирован состав весом 2500 тонн назначением на Кузино. Диспетчер Свердловского отделения Поль дал команду: отправить поезд двумя паровозами и дал ему номер оборного.

Главный кондуктор обратился по селектору к т. Полю с предложением: разединить состав на два поезда. Головную часть весом в 1600 тонн с грузом, следующим дальше Кузино, отправить одним паровозом, а вторую часть — разборку для Кузино, вторым и по пути прицепить к ней 700 тонн груза на станции Подволошная.

— Отправляйте поезд, как я приказал, — ответил Поль!

Сдвоенный поезд дошел до Подволошной. Здесь производилась отцепка двух и прицепка четырех вагонов. Поезд простоял 50 минут на станции Билимбаев из-за отцепки двух вагонов и пропуска двух встречных поездов, поезд был задержан на 1 час 47 минут. На станции Коуровка, где отцеплялось 2 и прицеплялся 1 вагон, снова задержка на 1 час 20 мин. В результате всего этого оборот двух паровозов и продвижение груза было задержано на 4 часа.

**А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО** — уполномоченный начальника дороги.



Инженер-лейтенант движения **Валентина Тимофеевна ЛОМАКИНА** — передовой диспетчер Свердловского отделения. Фото Ф. Соболева.

### С превышением среднесуточной скорости

Передовой диспетчер Свердловского отделения тов. Ломакина получила задание срочно продвинуть по участку Свердловск—Синарская кольцевой угольный маршрут № 3130 в адрес одного завода.

Вызвав по селектору машиниста т. Лубнина и главного кондуктора т. Катаева, Ломакина заключила с ними социалистический договор.

Поезд проследовал по участку с превышением среднесуточной скорости на 219 километров и прибыл к месту назначения раньше расписания.

**В. ОБАНИН** — диспетчер угольно-рудного отдела.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 2 марта

В течение 2 марта юго-западнее **КЕНИГСБЕРГА** наши войска в результате наступательных боев, овладели населенными пунктами **РС-ЗЕН, РЕНТЕНГЮТЕР, ШЕНВАЛЬДЕ, ШЕНАУ, МЕРТЕНСДОРФ** и железнодорожной станцией **ШЕНАУ**.

В районе **ГРУДЗЯНДЗ (ГРАУДЕНЦ)** наши войска вели бои по уничтожению окруженного гарнизона противника, в ходе которых

очистили от немцев южную половину города.

На территории Померании, северо-западнее и западнее города **НОЙШТЕТТИН**, наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 30 населенных пунктов и среди них **ГОЛЬДОВН, ДУБЕРТЕХ, КЛИНГВЕН, ШЕРЗАНЦИХ, ГИС-СОЛЬК, МУХОВ**.

В **БРЕСЛАУ** продолжались бои по

уничтожению окруженной группировки противника.

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

За 1 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 62 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 39 самолетов противника.

# В ВЦСПС и Наркомате Путей Сообщения

# В депо Верхотурье не выращивают лунинцев

ВЦСПС и НКПС, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за январь 1945 года, признали победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании, занявшими первые места, следующие железные дороги, предприятия железнодорожного транспорта, стройки и решали:

Оставить переходящие Красные знамена Государственного Комитета Оборона и выдать первые премии:

Управлению военновосстановительных работ, где и. о. начальника генерал-майор технических войск тов. Беляев, главному ремонтному поезду № 24, Ишимскому отделению паровозного хозяйства и депо Ишим—Омской дороги, Баженовской дистанции пути Свердловской дороги (начальник тов. Князев, секретарь парторганизации тов. Бобров, председатель месткома тов. Дев), Курганской дистанции сигнализации и связи Южно-Уральской дороги и литейно-механическому заводу им. Л. М. Кагановича.

Вручить переходящие Красные знамена Государственного Комитета Оборона и выдать первые премии:

Южно-Донецкой и Закавказской дорогам, управлениям военновосстановительных работ, где начальниками гвардии генерал-лейтенант технических войск Герой Социалистического Труда тов. Борисов и Герой Социалистического Труда полковник тов. Бакарев, Краснодарскому отделению движения Северо-Кавказской дороги, станции Тарнополь Львовской дороги, колонне № 43 паровозов особого резерва НКПС, Ховринскому вагонному участку Октябрьской дороги, Саратовскому электротехническому заводу и Тугулымскому лестранхозу треста Свердлованлес (начальник тов. Карасев, секретарь парторганизации тов. Блинов, пред. работкома тов. Еремеев).

**ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ УСЛОВИЙ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ОТОБРАТЬ ПЕРЕХОДЯЩИЕ КРАСНЫЕ ЗНАМЕНА ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ** у Львовской дороги и строительства № 12 Метростроя.

ВЦСПС и НКПС признали победителями в социалистическом соревновании, занявшими вторые места, следующие железные дороги, предприятия железнодорожного транспорта, стройки и решали:

**ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ**  
Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии дорогам Юго-Западной и Октябрьской.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии дорогам Сталинской, Забайкальской, Северо-Донецкой и Горьковской.

**ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ДВИЖЕНИЯ**  
Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии отделениям: Военно-эксплуатационному № 7, Свердловскому — Свердловской дороги (начальник т. Попов), Ишимскому — Омской дороги и Основному — Южной дороги.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии отделениям движения: Конотопскому — Московско-Киевской дороги, Дебальцевскому — Северо-Донецкой дороги, Ясиноватскому — Южно-Донецкой дороги и Тайгинскому — Томской дороги.

**ПО СТАНЦИЯМ**  
Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии станциям: Лихая Юго-Восточной дороги, Махач-Кала-сортировочная Орджоникидзе-ской дороги и Чулымская Томской дороги.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии станциям: Сарны Ковельской дороги, Горяиновы Сталинской дороги, Осиповичи Белорусской дороги, Кизел Пермской дороги, Подмосковская Калининской дороги и Усаты Томской дороги.

**ПО ПАССАЖИРСКИМ ОТДЕЛЕНИЯМ И ВОКЗАЛАМ**  
Оставить переходящее красное знамя НКПС и выдать вторую премию вокзалу станции Новосибирск Томской дороги.

Вручить переходящее красное знамя НКПС и выдать вторую премию Московскому пассажирскому отделению Ярославской дороги.

**ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА И ДЕПО**

Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии: Московскому отделению и депо Москва-пассажирская Октябрьской дороги, Бияж-Погостскому отделению и депо Бияж-Погост Северо-Печерской дороги, Кировабдскому отделению и

депо Кировабад Закавказской дороги, подрему № 14 и складу топлива станции Челябинск Южно-Уральской дороги.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии: колоннам №№ 35, 9, 4 и 99 паровозов особого резерва НКПС, Ворошиловградскому отделению и депо Родаково Северо-Донецкой дороги, Няндомскому отделению и депо Няндама Северной дороги, Фаянсовскому отделению и депо Фаянсовая Московско-Киевской дороги, электродепо Чусовская Пермской дороги и Свердловскому отделению паровозного хозяйства и депо Свердловск-сортировочная Свердловской дороги (начальник отделения тов. Суган, начальник депо тов. Воробьев).

## ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии: Саратовскому вагонному участку Рязано-Уральской дороги, Каменоломенскому вагонному участку Северо-Кавказской дороги и Ворошиловск-Уссурийским вагонооборочным мастерским Приморской дороги.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии Тюменскому вагонному участку Свердловской дороги (начальник тов. Войтин, секретарь партбюро тов. Лебедев, председатель месткома тов. Меховых), вагонному участку станции Подмосковная Калининской дороги, Ясиноватскому вагонному участку Южно-Донецкой дороги, вагонремонтному пункту станции Коноша Северной дороги, Беловским вагоно-колесным мастерским Томской дороги и вагонремонтной колонне № 12 Западной дороги.

## ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ

Оставить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии дистанциям пути: 11-й Саратовской—Рязано-Уральской дороги и 10-й Таловской — Юго-Восточной дороги.

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии дистанциям пути: 4-й Куйтунской — Восточно-Сибирской дороги, 1-й Московской — Московско-Курской дороги, 14-й Карталинской — Южно-Уральской дороги, Дебальцевской — Северо-Донецкой дороги, 6-й Даугавпилской, (Двинской) Латвийской дороги, 4-й Жмеринской—Винницкой дороги и машинно-путевой станции № 13 управления МПС.

## ПО ДИСТАНЦИЯМ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Вручить переходящие красные знамена НКПС и выдать вторые премии дистанциям: Львовской—Львовской дороги, Сталинской — Южно-Донецкой дороги, Курорт-Боровской — Карагандинской дороги и Камышловским электротехническим мастерским Свердловской дороги (начальник т. Порываев, секретарь парторганизации т. Алексеев, председатель месткома т. Иванов).

★ ★ ★

ВЦСПС и НКПС решили выдать третьи денежные премии 55-ти предприятиям железнодорожного транспорта и стройкам. В числе премированных станция Верхотурье, паровозремонтная колонна № 35, Свердловский путевой ремонтно-механический завод № 8 и Нижне-Тагильская транспортно-экспедиционная контора Свердловской дороги.

## ЛУЧШИЕ ПАРОВОЗЫ

Центральное управление паровозного хозяйства НКПС рассмотрело итоги Всесоюзного социалистического соревнования паровозников за январь 1945 года.

В числе товарных паровозов, которым оставлено звание «Лучший паровоз», локомотив машиниста тов. Ковязина депо Тюмень и по пассажирскому парку паровоз машиниста т. Логинова — депо Свердловск-пассажирская Свердловской дороги.

В числе товарных паровозов, которым присвоено звание «Лучший паровоз», локомотив машиниста тов. Давыдова — депо Камышлов и по пассажирскому парку паровоз машиниста т. Соколова — депо Свердловск-пассажирская Свердловской дороги.

Бригады этих локомотивов на основе отличного ухода за машинами и применения лунинских методов перевыполняют задания по среднесуточному и межподъемочному пробегу и по технической скорости, экономят топливо, электроэнергию и денежные средства, не имеют брака в работе и случаев захода машин на межпоездной ремонт.

Машинист паровозного депо Верхотурье Козлов вел поезд из Надеждинска и на перегоне Каква-Поперечный растянулся из-за недостатка пара. Переходить со стокового отопления на ручное Козлов не захотел и, вопреки инструкции о выводе поезда по частям, решил тянуть его целиком и разорвал на две части. Перегон был закрыт на 6 часов.

Худую славу заслужили в депо старший машинист Бакилин и его напарник Козлов. Редкая поездка обходилась у них благополучно. Както, вернувшись из поездки, Бакилин, не дождавшись смены, оставил на паровозе помощника и ушел домой. Помощник начал чистить топку при полном давлении пара с открытым сифоном и клапанами поддувала. Хорошо, что это было замечено, иначе не обошлось бы без серьезного расстройство котла.

Разгильдяи Бакилин и Козлов в короткое время привели новый локомотив в запущенное состояние. У него оказались расколотыми подшипники, неисправен шток, машина была до невозможности загрязнена. За брак в работе Козлова, наконец, сняли с паровоза, а Бакилина перевели на маневровый локомотив.

Но бракоделы, нерадивые машинисты еще не перевелись в депо. Вот недавно машинист Азаров вследствие халатности распылил контрольные пробки. Обычно бракоделы ссылаются на зимние трудности, на морозы и т. д. Между тем здесь же, в депо Верхотурье, машинисты

Петр Лопаткин, Василий Рычли, Алексей Минцев в самые сильные морозы водили тяжеловесные поезда с превышением заданной скорости на 5—7 километров в час.

Заботливый лунинский уход за паровозом, воинская дисциплина в бригадах — вот что позволяет этим машинистам добиваться высоких производственных показателей. Машинисты тт. Рычли, Лопаткин, Минцев горячо подхватили метод туль-ского машиниста Дмитрия Коробкова и, открыв большой клапан, смело водят поезда на низкосортном богословском угле.

Но вся беда в том, что машинистов-лунинцев в депо насчитываются единицы. Нет у руководителей депо заботы о развитии лунинского движения, о выращивании новых лунинцев. Обучение паровозников слесарному делу не организовано, лунинцы не снабжены инструментом для ремонта локомотивов. Не удивительно поэтому, что многие паровозы в депо неисправны, а машинисты допускают брак и опоздания в пути.

Начальник депо т. Морозов и партийная организация, возглавляемая тов. Перегуда, не занимаются внедрением коробковского метода. Даже опыт лучшего машиниста депо Минцева, работающего на одном богословском угле, неизвестен другим машинистам.

**М. ЛОПАТКИН** — машинист-инструктор, **А. ШАДРИН** — корреспондент «Путевки».

## Очковтиратель Мочалов

27 февраля в 5 часов 14 минут дежурный по станции Свердловск-сортировочная Мочалов доложил участковому диспетчеру т. Бельтюкову об отпущении поезда. Через 25 минут, когда диспетчер рассчитывал, что поезд давно уже должен был прибыть в Северку, его вызвал по селектору машинист Георгиади.

— Я с Сортировочной. Скажите, товарищ диспетчер, как будете пропускать поезд?

Оказывается, поезд еще не отправился со станции. Мочалов, да и некоторые другие дежурные по станции Свердловск-сортировочная ввели в систему антигосударственную практику дачи «нагонов» поездам, отправляющимся со станции. Они показывают время отправления поезда по графику, а фактически отправляют позднее на 10—20, а иногда и 40 минут.

Подобная практика дезорганизует

движение поездов. Получив известие об отпущении поезда, диспетчер намечает план его пропуска по участку и соответственно задерживает встречные поезда. На деле же поезд отправляется с большим опозданием, и за это время встречные поезда вполне могли бы проследовать еще один-два перегона. Создается неправильная регулировка, непроизводительный простой поездов, пропускная способность перегонов не используется.

24 февраля Мочалов отправил поезд с «нагоном»: № 959 — на 5 минут, № 1441 — на 12 минут; 25 февраля: поезд № 941 — на 7 минут, № 751 — на 13 минут и № 943 — на 8 минут.

Начальнику станции т. Савко необходимо пресечь эту антигосударственную практику.

**В. ШАУМБУРГ** — диспетчер-графист Свердловского отделения.

## Юные лыжники

На проходивших во время зимних каникул областных лыжных соревнований в городе Каменск-Уральском учащиеся железнодорожной школы № 41 станции Кушва заняли четвертое место. В феврале на областных отборочных соревнованиях также четвертое место заняли ученики железнодорожной школы № 56 станции Егоршино.

В кустовых республиканских лыжных соревнованиях школ Наркомпроса две команды учащихся Кушвинской железнодорожной

школы участвовали все ком-курс. Ученица Козырина Нина в эстафете на 2,5 километра дала лучшие результаты в соревновании представителей трех автономных республик, двух краев и пяти областей. В беге на 10 километров Салишев Николай пришел вперед представителей Башкирской АССР, Тюменской, Челябинской, Новосибирской и Омской областей.

**Г. ТАРАСЕВИЧ.**

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 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.