

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 29 (2659)

Суббота, 10 марта 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Выполнить план перевозок в марте

Март — завершающий месяц первого квартала. Трудящиеся нашей страны в ответ на призыв вождя становятся на стахановскую вахту и мобилизуют все резервы для досрочного выполнения квартальной программы. Уральцы, по инициативе коллектива артиллерийского завода, открыли личные счета сверхплановой продукции и создают фонд штурма Берлина.

Велика производственная инициатива советских людей. Она свидетельствует об огромном патриотизме, о безграничном стремлении нашего народа оказать максимальную помощь доблестной Красной Армии в скорейшем разгроме врага. Первостепенный долг железнодорожников Свердловской — не отставать в переносе уральцев, преодолеть отставание и досрочно выполнить план перевозок в марте, покрыть свою задолженность перед страной.

Железнодорожники за последнее время сделали не мало по улучшению всей поездной работы. Дорпрофсоюз удалось на 7 тысяч вагонов снизить против нормы рабочий парк и, обеспечив хорошую маневренность узлов, значительно ускорить оборот вагонов и добиться того, чтобы отделения, за исключением Тагильского и Надеждинского, выполнили этот универсальный измеритель работы.

Таким образом, на дороге сейчас создалась благоприятная обстановка для коренного улучшения эксплуатационных показателей и полного выполнения государственного плана перевозок. Однако эти благоприятные условия в полной мере не используются.

В самом деле, как можно мириться с тем положением, когда при всех благоприятных условиях, дорога, в феврале выполнила план погрузки всего лишь на 83,3 проц., а выгрузки на 79,3 проц. В первые дни марта также не последовало улучшения, а по погрузке важнейших грузов план выполняется даже хуже.

Причина этого в том, что на дороге крайне плохо оборачиваются внутридорожные и внутриотделенческие кольцевые маршруты. На Н-Тагильском отделении, например, в марте оборот их составляет в среднем 2,8 суток при норме 1,2, а на Надеждинском еще того хуже — 3,3 суток. Внутридорожные коль-

цовки оборачиваются сейчас почти вдвое медленнее заданной нормы.

Нужно прямо сказать, что у движущихся и паровозников нет борьбы за ускорение продвижения поездов, за четкую и слаженную работу с клиентурой, не добиваются они сокращения простоя вагонов на станциях, сутками передерживают маршруты в ожидании отправления.

Как можно мириться, например, с такими безобразиями в работе станций Верхняя Салда и Бокситы, где вагоны простаивают по 48 часов вместо заданных 13. Это не что иное, как самая настоящая антигосударственная практика. В феврале эти станции (нач. тт. Сулимов и Назаров) сорвали план погрузки.

Дорога сейчас, как никогда, имеет все возможности справиться с государственным планом перевозок. Для этого нужно прежде всего использовать такой резерв, как ускорение оборота дорожных кольцевых маршрутов. Ведь стоит только довести оборот отделенческих кольцовок до 1 суток, а внутридорожных до 3, как это уже даст возможность увеличить погрузку на 200 вагонов ежедневно и кроме того ускорить оборот вагонов в среднем на 0,5 суток.

Для ускорения оборота кольцевых маршрутов нужно использовать весь имеющийся опыт диспетчерского командования, шире применять метод тт. Осташевского и Моисеева. Ведь было не мало случаев, когда на том же Тагильском отделении передовые диспетчеры путем хорошей организации и слаженной работы с клиентурой увеличивали число рейсов отделенческих вертушек на некоторых участках. Непонятно, почему эта инициатива забыта сейчас. Нужно также чаще практиковать сопровождение поездов командирами отделений.

Кольцевая маршрутизация — наиболее совершенная и эффективная форма организации перевозок. На нашей дороге, где кольцовками осуществляется до 70 проц. грузоперевозок, она является огромным резервом, за счет которого железнодорожники могут и должны выполнить государственный план погрузки и выгрузки, ускорить оборот вагонов, успешно завершить мартовскую программу перевозок.

## В УПРАВЛЕНИИ ДОРОГИ

В связи с Международным женским днем 8 марта, п. о. начальни- на дороги директор-полковник движения т. Оборотов наградил 94 женщин — командиров, инженеров и техников, рабочих — стахановок и служащих, значками «Ударнику сталинского призыва», «Отличному движению», «Отличному вагоннику», «Отличному связисту», «Отличному строителю», «Отличному административному работнику». 197 женщин премировано денежными премиями и 73 объявлена благодарностью.

В числе награжденных значком «Ударнику сталинского призыва» тт. Алексеева Н. Н. — инженер службы пути, Хмелевская Н. А. — диспетчер топливного отдела паровозной службы, Меньшикова М. П. — весовщик станции Надеждинск, Боброва Т. М. — помощник машиниста электродепо Свердловск-сортiroвочная, Пономарева М. А. — стрелочница станции Ощепково, Бахтина А. В. — велодефектоскопист станции Куты Сылва.

## Решительным под'емом грузоперевозок поможем фронту завершить разгром врага!

### В фонд штурма Берлина

Движенцы и паровозники Надеждинского отделения горячо откликнулись на призыв уральского артиллерийского завода и объявили март месяцем трудового наступления на Берлин.

С высокой скоростью водят поезда машинисты, передовые смены организуют отправление сверхплановых маршрутов в фонд штурма Берлина. На днях дежурный по станции Богословск тов. Сизов за дежурство отправил сверх нормы 3 маршрута, груженные углем. Машинисты депо Надеждинск тт. Старков, Ушаков, Аюпьян и Захаров в этот день сделали по два тура и провели тяжеловесные составы с углем без захода в депо.

В следующую поездку машинист тов. Старков доставил порожний внутридорожный кольцевой маршрут из Верхотурья в Богословск на полтора часа раньше графика, перевыполнив норму технической скорости на 12,4 километра в час и сэкономил более 500 килограммов топлива. Так же успешно провели тяжеловесные поезда с углем из Богословска в Надеждинск-сортiroвочную машинисты тт. Гвоздев, Захаров и Сугатов.

Диспетчер Богословского участка тов. Гвоздев за дежурство обеспечил 100-процентное проследование поездов по графику и более чем на 30 процентов перевыполнил задание по развозу местного груза.

### В честь 8 марта

Женщины — командиры Свердловского отделения в честь Международного женского дня 8 марта организовали скоростное продвижение эстафетного поезда.

Машинистом поехала паровозный диспетчер т. Роголева, главным кондуктором диспетчер Синарского участка т. Кашина и старшим — оператор станции Свердловск-пассажирская т. Гробеклис.

Заключив социалистический договор с диспетчером т. Ломакиной, бригада провела эстафетный поезд от Свердловска до Синарской на 1 час 50 мин. раньше графика, перевыполнив заданную техническую скорость на 3 километра и участковую — на 14,6 километра в час.

За трудовые подвиги в дни Отечественной войны

## КНИГА ПОЧЕТА

Свердловской железной дороги

За доблесть и героизм в труде, инициативу по внедрению передовых методов и за удержание в течение 6 месяцев дорожного первенства в социалистическом соревновании по профессии руководство дороги и Дорпрофсоюз занесут в Дорожную книгу почета:

**КУНЦЕВИЧА ЕВГЕНИЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА** — машиниста-лунинца депо Камышлов. Следуя примеру Дмитрия Коробкова, т. Кунцевич освоил вождение поездов на большом клапане на богословском угле и только за три зимних месяца провел 29 тяжеловесных поездов, перевез сверх нормы 26.500 тонн грузов и сэкономил 90 тонн угля.

**РЯЗАНОВА АЛЕКСАНДРА ПЕТРОВИЧА** — дежурного по паровозному депо Кузино. Тов. Рязанов настойчиво борется за ускорение оборота паровозов и обеспечил выдачу локомотивов под поезда в январе на 102 и в феврале — на 107 процентов.

**ПАШОВУ ТАИСЬЮ ДМИТРИЕВНУ** — старшего стрелочника станции Свердловск-пассажирская. Возглавляемый ею комсомольско-молодежный стрелочный пост работает четко и слаженно, стрелки содержатся в образцовом порядке и чистоте.

**ГОЛОВИНУ МАРИЮ АНДРЕЕВНУ** — бригадира поезда № 45-46 (Москва—Свердловск). В ее комсомольско-молодежной бригаде все работники освоили вторые профессии и, работая полунински, произвели в неурочное время оздоровительный ремонт пассажирского состава.

**ОСИНЦЕВА ВАСИЛИЯ НИКИФОРОВИЧА** — электромеханика-лунинца автоблокировки дистанции связи Свердловск-сортiroвочная. Тов. Осинцев в отличном состоянии содержит все устройства СЦБ.

Тт. Кунцевичу, Рязанову, Пашовой, Головиной и Осинцеву выданы премии в размере месячного оклада и предоставлены льготы согласно положению о Дорожной книге почета.

## Организуем стахановские школы по внедрению метода Коробкова

Письмо передовых машинистов паровозной колонны № 76 и депо Надеждинск ко всем паровозникам Свердловской дороги

Мы машинисты Сибирько, Аюпьян, Козлов, Старков и Николаев организовали стахановские школы, в которых обязуемся обучить не 5 паровозных бригад работе по методу машиниста-новатора Дмитрия Коробкова, научим их водить поезда на большом клапане на местных богословских углях.

Обращаемся с призывом ко всем машинистам-лунинцам Свердловской дороги приступить к организации стахановских школ для распространения метода Коробкова. Будем ширить лунинско-кривоневское движение, с большевистской энергией бороться за под'ем работы нашей дороги и этим усилим свою помощь нашей доблестной Красной Армии в окончательном разгроме немецко-фашистских захватчиков.

Машинисты депо Надеждинск и паровозной колонны № 76: СИБИРЬКО, АЮПЯН, КОЗЛОВ, СТАРКОВ, НИКОЛАЕВ.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 9 марта

Войска 2-го БЕЛУРОССКОГО фронта, развивая наступление, овладели городом ШТОЛЬЦ — важным узлом железных и шоссейных дорог и мощным опорным пунктом обороны немцев в Северной Померании, а также заняли города ШЛАБЕ, РОГЕНВАЛЬДЕ, ШТОЛЬЦИОНДЕ и более 200 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты РАЙНФЕЛЬД, КЕЛЬПИН, ШЕНБЕРГ, СУЛЛЕНШИН, ГРОСС-НОССИН, ЛУПОВ, ДАРСИН, ГРОСС-ГЛУШЕН, ДАММЕН, ЗОРХОВ, КАРЦИН, ВАЛЬТЕНХАГЕН, ЗАЛЕСКЕ, ПУСТАМИН, ИЕРСХЕФТ, РЮЦЕНХАГЕН. За 8 марта войска фронта взяли в плен более 1500 немецких солдат и офицеров. На ШТЕТТИНСКОМ направлении наши войска продолжали бои по очищению от противника восточ-

го берега реки ОДЕР и заняли населенные пункты ВОЛЬФСХОРСТ, ХАКЕНВАЛЬДЕ, ГРЮНСХОРСТ, КАРЛСГОФ, МОЛЕНБЕК, ВИНОВ, ВОЛЬТИН, БИРОВ, ТУЕХОЙЗЕР.

В боях за 8 марта войска 1-го БЕЛУРОССКОГО фронта взяли в плен свыше 3000 немецких солдат и офицеров. В числе пленных командир немецкой пехотной дивизии «БЕРВАЛЬДЕ», генерал-лейтенант РАЙТЕЛЬ.

В Венгрии, северо-восточнее

озера БАЛАТОН немцы продолжали атаки крупными силами танков, стремясь прорваться к ДУНАЮ. В боях за 8 марта в этом районе подбито и уничтожено 70 немецких танков.

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

За 8 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 128 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбит 61 самолет противника.

★

### УДАР НАШЕЙ АВИАЦИИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ УЗЛУ ВЕСПРЕМ В ВЕНГРИИ

В ночь на 9 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удар по железнодорожному узлу ВЕСПРЕМ в Венгрии. Во время бомбардировки на железнодорожном узле находи-

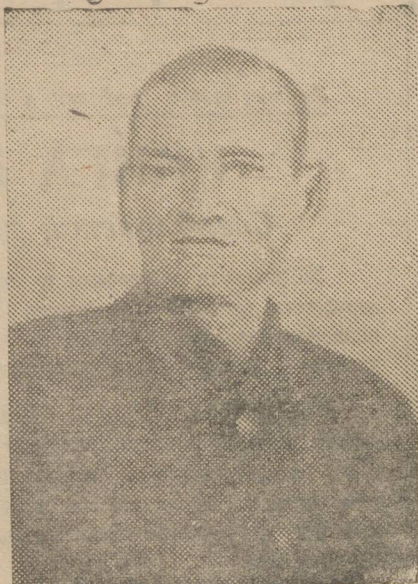
лось большое количество эшелонов. В результате бомбардировки на железнодорожном узле возникли пожары, сопровождавшиеся взрывами большой силы.



## Лучшие люди нашей дороги



Евгений Александрович КУНЦЕВИЧ—лучший машинист нашей дороги (депо Камышлов), занесенный в Дорожную книгу почета.



Алексей Матвеевич РОСТОВЦОВ—лучший машинист водокачки нашей дороги (станция Туринск).



Георгий Иванович МУРАХОВ—лучший машинист нашей дороги (Свердловск-пассажирская).

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

руководства дороги и Дорпрофсожа по итогам социалистического соревнования железнодорожников по профессиям на звание лучшего работника Свердловской дороги за февраль 1945 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования по профессиям за февраль 1945 года, присвоить звание лучшего работника дороги по профессиям:

### ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ

Давыдову М. М. — депо Камышлов.

Кунцевичу Е. А. — депо Камышлов.

Лученко С. Д. — депо Камышлов.

Сорокину Ф. Е. — Свердловск-сортiroвочная.

Ковязину М. Н. — депо Тюмень.

Агафонову Г. Г. — депо Тюмень.

Панкову И. С. — депо Кушва.

Логинову М. В. — Свердловск-пассажирская.

Попову Н. И. — Свердловск-пассажирская.

Мураховскому Г. И. — Свердловск-пассажирская.

Рыбакову П. Ф. — депо Н-Тагил.

Старкову А. П. — Надеждинск.

Косовских А. — Егоршино.

Власову З. Я. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.

Аристову С. И. — депо Кузино.

### ЛУЧШИЙ БРИГАДИР ПОДЪЕМОЧНОГО ЦЕХА

Колчанову И. А. — паровозное депо Свердловск-сортiroвочная.

Лучший бригадир промывочного цеха

Пискареву В. Д. — депо Егоршино.

### ЛУЧШИЙ СЛЕСАРЬ

Сосновских И. М. — депо Егоршино.

Корякину Д. И. — депо Свердловск-сортiroвочная.

Судейкину — Тюменский вагонный участок.

Глазырину — дорожные колесные мастерские Свердловск-сортiroвочная.

### ЛУЧШИЙ ТОКАРЬ

Белогову П. С. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.

Брень Г. С. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.

Строкову М. Е. — дорожные колесные мастерские Свердловск-сортiroвочная.

Измоденову А. С. — паровозное депо Свердловск-сортiroвочная.

### ЛУЧШИЙ КУЗНЕЦ

Лимонову В. Е. — кузнечно-прессовые мастерские ст. Смычка.

Воронину В. С. — электродепо

Свердловск-сортiroвочная.

### ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО ДЕПО

Миронову П. Б. — депо Свердловск-сортiroвочная.

Рязанову А. П. — депо Кузино.

Лучший паровозный диспетчер

Моисееву Г. С. — Н-Тагильское отделение.

Лучший поездной диспетчер

Осташевскому Б. Л. — Н-Тагильское отделение.

Тарасову — Егоршинское отделение.

Сеневичу — Егоршинское отделение.

Лучший дежурный по станции

Пономареву — станция Егоршино.

Козлову — Свердловск-пассажирская.

### ЛУЧШИЙ СОСТАВИТЕЛЬ

Кропачеву В. П. — Свердловск-пассажирская.

Свалову — Егоршино.

Вахрушеву — Смычка.

Ворошилову А. — Свердловск-товарная.

Хрунову И. И. — Свердловск-сортiroвочная.

Коромыслову Н. Т. — Свердловск-пассажирская.

Лучший главный кондуктор

Безрук — Свердловск-сортiroвочная.

Швыркову Г. — Свердловск-сортiroвочная.

Нехорошковой Т. В. — Свердловск-пассажирская.

Грешневой Н. — Н-Тагил.

### ЛУЧШИЙ СТРЕЛОЧНИК

Пашковой Т. Д. — Свердловск-пассажирская.

Гусевой — Егоршино.

Малых — Егоршино.

### ЛУЧШИЙ МАСТЕР

Распопиной А. А. — литейный цех вагонного участка Смычка.

Зубричному И. Я. — дорожные колесные мастерские Свердловск-сортiroвочная.

Лучший поездной вагонный мастер

Крекнину П. Е. — Тюменский вагонный участок.

Романову А. С. — Тюменский вагонный участок.

Старикову И. М. — Свердловск-пассажирская.

В. ОБОРОТОВ — з.м. начальника дороги, директор-полковник движения.

Н. ЗАРИЦКИЙ — зам. председателя Дорпрофсожа.

пассажирская.

Ермакову Я. — Егоршино.

Лучший осмотрщик вагонов

Глушкову П. В. — Надеждинск.

Черноскутову Н. Я. — Свердловск-пассажирская.

Лучший дорожный мастер

Пантелеву Ф. М. — Тюменская дистанция.

Головину И. С. — Камышловская дистанция.

Лучший бригадир пути

Ялунину Н. М. — Свердловск-пассажирская дистанция.

Каменскому П. В. — Туринская дистанция.

Лучший путевой обходчик

Баланину А. М. — Надеждинская дистанция.

Жигулеву С. Е. — Баженовская дистанция.

Мясниковой З. В. — Тюменская дистанция.

Лучший ремонтный рабочий

Курочкиной А. В. — Камышловская дистанция пути.

Лучший электромеханик

Осинцеву В. Н. — Свердловск-сортiroвочная.

Кубланову Л. А. — дистанция связи Управления дороги.

Каракулову Е. Е. — Камышловская дистанция связи.

Урбановичу З. И. — Кузинская дистанция.

Лучшая телефонистка

Тиунцовой К. И. — Центральная станция связи Управления дороги.

Лучший бригадир поезда

Голевиной М. А. — Свердловск-пассажирская.

Лучший электросварщик

Копенкину В. А. — Тюменская дистанция пути.

Арефьеву Г. Г. — электродепо Свердловск-сортiroвочная.

Зварыгину К. В. — депо Камышлов.

Лучший машинист водокачки

Ростовщикову А. М. — Туринск.

Лучший машинист углеподъемного крана

Окунцеву Н. П. — Камышловский склад топлива.

Яковлеву Н. — Свердловск-пассажирская.

## Почему простаивают внутридорожные кольцевки

Внутридорожный кольцевой маршрут № 1016 был отправлен со станции Смычка под выгрузку на станцию Восточная 20 февраля в 4 часа утра. На станцию Вагонзавод он попал только в 17 часов и вернулся в Смычку через сутки.

На следующий день в 10 часов, после выгрузки, маршрут был отправлен в Богословск, куда прибыл через 27 часов. Здесь его загрузили углем за 2 часа, а в ожидании выгрузки он простоял сутки. В Надеждинск-сортiroвочной его разгрузили с поездом № 1058, следовавшим тоже в адрес Вагонзавода, и отправили вместе с кольцевкой, идущей для НТМЗ. Машинист Пущинский, который вел этот поезд, неоднократно останавливался в пути по нагону пара или из-за ремонта паровоза. В Верхотурье поезд прибыл только через 13 часов.

Тернистый путь этого маршрута — есть удел большинства внутридорожных кольцевок, курсирующих по Н-Тагильскому и Надеждинскому отделениям. Характерны показатели использования кольцевого маршрута № 1023. С 18 по 27 февраля маршрут находился в движении всего лишь 72 часа 51 минуту, или 36 процентов, под разгрузочно-погрузочными операциями — 28 часов 55 мин. — или 14 проц., а по различным второстепенным причинам простоял 101 час 25 мин., ровно половину общего времени. 27 процентов простоя этого маршрута ложится на движениях и 23 процента — на паровозников. Только 22 февраля по вине дежурного по

Алапаевскому участку Тагинцевой маршрут простоял после выгрузки 21 час 20 минут.

Насколько ослабили движения борьбу за оборот внутридорожных кольцевок наглядно показывает следующий пример. Кольцевка № 1049 прибыла на станцию Смычка 21 февраля в 23 часа 50 мин. Только через полсуток ее подали на станцию Западная для НТМЗ. Здесь в ожидании подачи на завод она простояла еще 12 часов. Об этом прекрасно были осведомлены узловые диспетчеры Балакиев и Балакин П., но не приняли мер к ускорению оборота маршрута.

В непроизводительном простое внутридорожных кольцевок велика доля вины паровозников. Вышеупомянутый кольцевой маршрут № 1049 машинист Кушвинского паровозного депо Старков вел от Верхотурья до Кушвы ни много ни мало, как 12 часов. Только на перегоне Верхотурье — Корелино машинист 3 раза останавливался по нагону пара. На разезде Гаечный он остановился для набора угля, хотя надобности в этом не было, и простоял целый час. На станции Верхняя снова часовая остановка: паровоз брал уголь и воду.

Непроизводительный простой внутридорожных кольцевых маршрутов на Тагильском и Надеждинском отделениях. В этом главная причина ежемесячных срывов грузоперевозок и необеспеченности топливом и сырьем важнейших предприятий, обслуживаемых этими отделениями.

А. ШАДРИН.

## К ОТВЕТУ ДЕЗОРГАНИЗАТОРОВ!

Возмутительно вели себя машинисты колонны паровозов № 18 Катаев и Варганов в поездку 24 февраля. Поезд, который они вели, следовал только до станции Баженово. Здесь им было предложено взять другой состав на Камышлов и в 16 часов 43 мин. паровозы были отправлены под набор воды.

Вопреки распоряжению, Катаев и Варганов заявили, что никакой состав никуда они не поведут. Неоднократно им давали сигналы, дежурный по станции т. Низковских и оператор Самарина несколько раз ходили в паровозам. Машинистам был передан приказ диспетчера тов.

Кузнецова, затем — приказ заместителя начальника паровозной службы т. Прокуратова, но дезорганизаторы не обращали на это внимания и в течение 5 часов занимали приемочный путь, задержав несколько поездов, в том числе пригородный.

Только вдоволь поиздевавшись над работниками станции, задержав поезд на 8 часов, они взяли состав. Нужно наказать этих дезорганизаторов, нарушителей воинской дисциплины по всей строгости законов военного времени.

В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

## Больше помощи в подготовке путейских кадров

Приказ начальника дороги № 14 от 10 января 1945 года обязывает начальников хозяйств и их помощников по кадрам со всей энергией взяться за выращивание квалифицированных кадров и распространение опыта лучших стахановцев.

В прошлом году на нашей дистанции пути Смычка план подготовки кадров был выполнен на 150 процентов. И в нынешнем году передовые команды деятельно взялись за это важное дело. Особенно следует отметить дорожных мастеров 6 и 7 околотов тт. Ярославцева и Гоценко, начальника колонны тов. Тупина. Инженерно-технические работники готовят 16 путевых обходчиков с отрывом от производства.

Но есть на дистанции командиры, которые не заботятся о подготовке кадров, хотя до начала летнепутьевых работ осталось всего лишь 2 месяца. Не организовали техническую

учебу дорожных мастеров 3-го околотов т. Кошквалов, 4-го — т. Соколов, 2-го — т. Смирнов.

Плохо помогает нам дорожный отдел подготовки кадров. Приказ начальника дороги обязывает этот отдел снабдить хозяйственные программы, наглядными пособиями, технической литературой, помочь в оборудовании технических кабинетов. Однако ничего этого у нас нет. Руководители отдела даже и не думают над тем, чтобы собрать нас, проинструктировать и обобщить ценный опыт подготовки кадров. Они ограничиваются рассылкой приказов и сбором сведений.

А. ГАЕВ — начальник отдела приема и увольнения дистанции пути Смычка.

Ответственный редактор

П. А. МАРКОВ.