

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 30 (2660)

Вторник, 13 марта 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Своевременно подготовиться к весенне-летним путевым работам

Приближается весна — страдая пора для путейцев. Предстоят большие работы по ремонту путевого хозяйства, по оздоровлению стальных километров уральской магистрали. Начало строительных работ путейцы должны встретить во всеоружии, встретить в полной боевой готовности. Задача состоит в том, чтобы уже сейчас привести в полную готовность все механизмы и инструмент, завезти к местам работ нужное количество материалов, подготовить рабочую силу.

Опыт прошлых лет показывает, что путейцы с развертыванием ремонтных работ всегда запаздывают, слишком много времени тратят они на «раскачку», отчего в течение всего лета идут с большим отставанием по выполнению производственных программ. Уроки прошлого нужно учесть и принять все меры к тому, чтобы не повторить их в этом году.

Как же идут подготовительные работы у нас на дороге, как путейцы готовятся к началу весеннего ремонта пути? Цифры и факты говорят о том, что неудовлетворительно.

Прошла половина марта, а к фронтам работ завезено всего лишь 21 процент потребного количества балласта. Как и в прошлые годы завоз этого материала для путевых работ идет исключительно плохо. На дороге курсирует только 6 балластных вертушек вместо 8 установленных приказом, да и те продвигаются по участкам с черепашьей скоростью.

В плохой возке балласта вина лежит на руководителях службы движения. Ответственный за эти перевозки заместитель начальника службы т. Шахлович, как и раньше, относится к ним совершенно безответственно и считает балласт второстепенным, маловажным грузом. Нельзя оставлять безнаказанным наплевательское отношение таких руководителей к балластным перевозкам, да еще перед самым началом ремонтных работ.

По делу следует спросить и с

заместителя начальника службы пути по хозяйственным перевозкам т. Кустова, который вместе со своим аппаратом проявляет слишком слабую деятельность, чтобы своевременно обеспечить балластом путевые работы.

Особое внимание в этом году должно быть уделено оздоровлению наиболее тяжелых дистанций, участков с неудовлетворительным состоянием путевого хозяйства. Давно пора привести в отличное состояние пути Тагильской, Надеждинской и некоторых других дистанций. Но весна уже на дворе, а в службе нет даже плана оздоровления этих дистанций, в частности Тагильской.

Большую неоценимую помощь в ремонте путевого хозяйства оказали в прошлом году казанцевские бригады. Силами путевых обходчиков, переездных и мостовых сторожей и членов их семей, объединенных в бригады, отремонтировано за годы войны сотни километров пути. Настала пора по-настоящему заняться организацией казанцевских бригад. Уже сейчас нужно составить для них план ремонтных работ.

Много сил и энергии вложили в оздоровление путевого хозяйства коллективы путейцев. За годы войны они научились широко использовать внутренние резервы, изыскивать местные материалы. Стахановская инициатива и опыт передовиков дали возможность многим дистанциям преодолеть трудности военного времени, добиться значительного улучшения состояния пути и выйти в число передовых коллективов.

В этом году путейцы должны еще шире развернуть соревнование за лучшую подготовку к ремонтным работам, за своевременное и добросовестное выполнение производственных заданий. Привести путь в отличное состояние, сделать его прочным, гарантирующим безопасное следование скоростных маршрутов, — первейший долг путейцев перед родиной, перед фронтом.

## В Управлении дороги

Приказом зам. начальника дороги директора-полковника движения тов. Оборотова в распоряжение начальников предприятий, завоевавших первенство за февраль и получивших дорожные переходящие красные знамена, выделены денежные суммы для премирования лучших работников.

Свердловскому паровозному отделению — 4000 руб., паровозному депо Свердловск-сортировочная, Егоршинскому отделению движения и Надеждинской дистанции пути по

5000 руб., Тюменскому вагонному участку и Свердловск-пассажирской дистанции связи по 3500 руб., Егоршинскому вокзалу 2000, жилищно-ремонтной конторе Свердловск-пассажирская и складу топлива Свердловск-пассажирская по 2500 рублей.

Всем коллективам передовых предприятий и лично начальникам хозяйств тт. Сугак, Воробьеву Зуйкину, Булаху, Войтик, Глаголеву, Олькову, Елисееву и Лобанову объявлена благодарность.

## Ширить соревнование за ускорение оборота кольцевых маршрутов!



Анатолий Александрович РЕПНЕВ — передовой диспетчер Свердловского узла.  
Фото Ф. Соболева

## Успех свердловских диспетчеров

Диспетчерский коллектив Свердловского отделения движения, поддерживая почин уральского артиллерийского завода, развернул соревнование за выполнение графика движения поездов и перевыполнение норм участковой скорости.

Хорошего успеха добились передовые диспетчеры в дежурство 8 марта. Диспетчер Баженовского участка т. Кузнецов обеспечил проследование поездов по графику на

91,7 проц. и выполнил заданную участковую скорость на 138 проц. Диспетчер этого же участка тов. Чащин выполнил график проследования поездов на 75 проц. и участковую скорость на 113 проц. Диспетчер Дружининского участка тов. Зонов добился проследования 86 проц. поездов по графику и на 22 проц. перевыполнил норму участковой скорости.

## Депо Свердловск-сортировочная присуждено знамя 3-й Гвардейской Краснознаменной Волновихской дивизии

Жюри областного социалистического соревнования, рассмотрев итоги работы нашей дороги в феврале, присудило переходящее Красное Знамя 3-й Гвардейской Краснознаменной Волновихской стрелковой дивизии коллективу паровозного депо Свердловск-сортировочная (начальник депо т. Воробьев, секретарь партбюро т. Чупис, пред. месткома т. Паршин).

План подвального ремонта паровозов в феврале депо выполнило на 100 проц. и обеспечило своевременную выдачу паровозов под поезда. Техническая скорость выполнена на 101,8 проц. Тяжеловесными поездами перевезено сверх нормы большое количество грузов. Производительность труда по депо составляет 114 проц.

По итогам соревнования в январе депо держит переходящее Красное Знамя НКПС и за февраль — переходящее Красное Знамя дороги.

## От Советского Информбюро

### Оперативная сводка за 11 марта

В течение 11 марта юго-восточнее ДАНЦИГА, наши войска, наступая на север вдоль восточного берега ВИСЛЫ, заняли более 40 населенных пунктов и среди них: БРЕСКЕ, НОЙТАЙХ, АЙХВАЛЬДЕ, ТРАЛАУ, ГРОСС и КЛАЙН-ЛИХТЕНАУ, ЛИССАУ.

Войска 2-го БЕЛОРУССКОГО фронта, продолжая наступление на Данцигском направлении, заняли город ЛЕБА и более 200 других на-

селенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты КЕЛЛН, ПОМИЧИН, СТАРАХУТТА, ЛЕБНО, ВИШЕТЦИН, ГРОСС и КЛЕЙН БОШПОЛЬ, ЛУЗИН, ЗЕЕЛАУ, ГНЕВИН, ЛЕБНО, ВИШЕТЦИН, ГРОСС и КЛЕЙН БОШПОЛЬ, ЛУЗИН, ЗЕЕЛАУ, ГНЕВИН, ЛЮБЛОВ. В боях за 10 марта войска фронта взяли в плен более 1000 немецких солдат и офицеров.

В районе Кольберга наши войска

вели бои по уничтожению гарнизонов противника, блокированного в восточной части города. В боях за 10 марта в этом районе взято в плен свыше 1600 немецких солдат и офицеров.

В Венгрии северо-восточнее и восточнее озера БАЛАТОН наши войска вели бои, отбивая атаки крупных сил танков и пехоты противника. За 10 марта в этом районе огнем нашей артиллерии уничто-

(Окончание на 2 стр.).

## 5 эстафетных поездов

11 марта диспетчер Егоршинского отделения т. Ченцов организовал на участках Алапаевск—Егоршино и Богданович—Егоршино 5 эстафетных поездов.

Машинисты тт. Дергачев, Устинов, Клешов, Малых и Изнов провели маршруты с высокой скоростью и прибыли к месту назначения каждый на час ранее расписания.

В это же дежурство диспетчер Тюменского отделения тов. Неверов обеспечил вывод из Вагая 6 ночных поездов сверх задания.

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

## Включаемся в предмайское соревнование

Принимая вызов Центрального управления движения НКПС и службы движения о проведении фронтовой декады с 10 по 20 марта, коллектив Егоршинского отделения вступает в предмайское социалистическое соревнование и берет на себя следующие дополнительные обязательства:

Выполнить план погрузки на 103 проц., в том числе по крепежу на 105 и по углю — на 105 проц. Оборота вагона довести до 1,91 суток, среднесуточный пробег кольцевых маршрутов — до 300 километров. План выгрузки обеспечить на 102 проц. и проследование поездов по графику — на 100 проц.

По поручению коллектива, Б. ЗУЙКИН — начальник отделения, директор-полковник движения.

## План погрузки перевыполнен

Коллектив станции Свердловск-товарная, выполняя обязательства, взятые при подписании новогоднего отчета уральцев товарищу Сталину, добился нового производственного успеха. Февральский план погрузки выполнен на 121 и выгрузки — на 100 процентов.

Впереди в соревновании идет смена дежурного по станции тов. Позолотина.

П. БУГРИМ — начальник станции, инженер-майор движения.



# Распространять передовой опыт, множить творческую инициативу передовых железнодорожников!

## В Н-Тагиле глушат инициативу диспетчера Осташевского

Выступив инициаторами социалистического соревнования единых смен и диспетчерских участков за перевыполнение норм поездного обмена, диспетчеры Н-Тагильского отделения движения тов. Осташевский и паровозного отделения тов. Мопсеев добиваются все новых и новых успехов в увеличении пропускной способности Алапаевского хода. В ответ на телеграмму наркома тов. Ковалева, они изыскивают новые резервы для ускоренного выполнения заданий по приему и сдаче поездов.

За последнее время т. Осташевский внес ряд ценных предложений, но беда в том, что руководители Н-Тагильского отделения не поддерживают творческую инициативу передового диспетчера, а глушат ее формально-бюрократическим отношением. Вот некоторые из этих предложений.

Тов. Осташевский предложил перенести выдачу предупреждений о сокращении скорости движения поездов на почечные станции Алапаевского участка — Смычку и Алапаевск. Зная заранее о предупреждении, машинист в таком случае ведет поезд напроход, не останавливаясь для набора воды. Он так планирует ведение поезда, что за счет ускорения его хода на других перегонах перекрывает вынужденное замедление на перегоне с предупреждением.

В настоящее же время, когда предупреждения выдаются в Н-Салде, машинист узнает об этом слишком поздно и обязательно останавливается для набора воды. Тов. Осташевский проверил это неоднократно на практике. Зам. начальника отделения движения т. Герасимов обещал Осташевскому поддержать предложение и послать об этом телеграмму в управление дороги. Но вопрос до сих пор не разрешен.

Большое значение в оптимизации поездной работы имеет внедрение графика поперегонного времени хода. Осташевский предложил составить расписание поперегонного времени хода для машинистов. Дело в том,

что на некоторых перегонах машинисты имеют возможность водить поезд быстрее, чем это предусмотрено графиком. Например, на перегоне Ива-Салка машинисты водят поезд в четном направлении, особенно неполовинные и порожние, на 2 мин. быстрее установленного времени, а резервом проследуют перегон на 4 минуты раньше. Все эти особенности и хотел предусмотреть в таблице передовой диспетчер, но руководители отделения медлят проведение в жизнь и этого мероприятия.

Нормальную работу Алапаевского участка сейчас тормозит избыток рабочего парка на станции Смычка. Осташевский еще в прошлом году дал предложение о разгрузке станции Смычка от лишней работы. Он предлагает выделить для станции Вагонзавод два паровоза спаренных тендерами, чтобы ими водить сквозные поезда из Кушвы или Гороблагодатской на Вагонзавод без остановки в Сан-Донато, как это делается теперь.

Дело в том, что участок Сан-Донато — Вагонзавод не электрифицирован и поезда, следующие из Кушвы или Гороблагодатской с электропоездами, останавливаются в Сан-Донато и отсюда вытягиваются паровозами. Это приводит к перегрузке станции Сан-Донато и к простоям поездов на подходах к ней.

Спаренными же паровозами можно водить со станции Вагонзавод поезда Пермского направления до Гороблагодатской и Богословского — до Кушвы, минуя Смычку и не загроукая ее переработкой составов. Это намного ускорит бы оборот вагонов и освободит узел от ненужной работы.

Нешность этого предложения очевидна. Но его постигла участь предыдущих. Начальник отделения т. Артюшин одобрил его, а реализацию как обычно отнес на отдаленное будущее.

А. ШАДРИН.

## ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ передовиков экономии топлива

Овладевая методом работы знатного машиниста депо Тула тов. Коробкова, передовые машинисты дороги с высокой скоростью водят поезда на местном богословском угле и добиваются большой экономии топлива. В феврале лучшие машинисты сэкономили угля:

### По депо Тюмень

1. Бригада машиниста М. Н. Ковязина — помощник машиниста И. Е. Гордеев, кочегар С. А. Егоров **75 тонн**
2. Бригада машиниста Жебутинского — помощник машиниста Духовских, кочегар В. А. Коряков **53,4 тонны**
3. Бригада машиниста Г. Г. Агафонов — помощник машиниста Г. А. Кичин, кочегар Н. В. Деева **49,4 тонны**
4. Бригада машиниста А. И. Козлова — помощник машиниста Тихомиров, кочегар Антонов **40,6 тонны**
5. Бригада машиниста К. И. Княжева — помощник машиниста М. Г. Орефьев, кочегар Степанова **18,6 тонны**
6. Бригада машиниста М. М. Кочура — помощник машиниста Трубицын, кочегар Шичин **14,8 тонны**

### По депо Камышлов

7. Бригада машиниста Е. А. Кунцевича — помощник машиниста А. И. Чуркин, кочегар П. И. Плешков **32 тонны**
8. Бригада машиниста В. П. Мелехина — помощник машиниста Ю. А. Вагин, кочегар К. И. Корнеева **24,5 тонны**
9. Бригада машиниста С. Д. Лученко — помощник машиниста Королев, кочегар А. А. Хвостова **20,4 тонны**
10. Бригада машиниста М. М. Давыдова — помощник машиниста С. Н. Солдатов, кочегар Янаний **19,2 тонны**
11. Бригада машиниста П. К. Пономарева — помощник машиниста И. С. Корелин, кочегар Н. Х. Одегова **18 тонн**

### По депо Свердловск-сортiroвочная

12. Бригада машиниста Нестюрина — помощник машиниста Синица, кочегар Наумов **19,4 тонны**
13. Бригада машиниста Ф. Е. Сорокина — помощник А. П. Теплоухов, кочегар М. П. Кошкина **11,4 тонны**
14. Бригада машиниста Ташикина — помощник Долганских, кочегар Фефелов **10,4 тонны**

Товарищи паровозники, включайтесь в соревнование за экономию топлива, равняйтесь по передовикам!

## Последователи Коробкова не получают поддержки

Машинисты тт. Ушкалов, Глушков, и соревнующиеся с ними тт. Белоусов и Лукин первыми в депо Ивдель стали работать на одном местном богословском угле.

Но этот почин передовиков не нашел никакой поддержки со стороны руководителей депо. Коробковское движение широко распространило по сети дорог. Но вот для начальника депо Ивдель Кокарева и председателя месткома Ежикова — это книга за семью печатями. Ни разу не провели они с машинистами ни одного производственного совещания по коробковскому движению.

Техническая учеба с паровозными бригадами не проводится. Машинисты не знают результатов своей работы. Есть ли в депо экономия топлива, или пережог, — об этом не знают ни машинисты, ни руководители депо.

И. ЛУПАН — дежурный по станции Ивдель.

### По следам наших выступлений

## „Почему растет пережог угля“

Под таким заголовком в «Путевке» за 15 февраля была опубликована статья старшего инспектора группы контроля при начальнике дороги тов. Григорьева.

Из паровозной службы сообщили, что факты, приведенные в статье, подтвердились и служба приняла ряд мер для изжития пережога топлива. В депо Свердловск-сортiroвочная, Свердловск-пассажирская, Камышлов и Тюмень укомплектован штат теплотехников. Приняты меры к своевременному доведению норм расхода топлива до паровозных бригад.

За задержку мероприятий по выполнению приказа № 1031-Ц теплотехник Кочетков подвергнут аресту на 5 суток и снят с работы, начальнику топливного отдела Шарову объявлен выговор.

## Концерт „Уральский альманах“

Свердловская Госфилармония проводит цикл литературно-музыкальных концертов «Уральский альманах» для ознакомления общественности с литературными и музыкальными новинками уральских поэтов, писателей и композиторов.

Первый концерт состоится 14 марта. В нем примут участие уральские писатели и поэты: лауреат Сталинской премии П. Бажов, Р. Мурзиди, Ю. Хазанович, О. Маркова, К. Рождественская, композиторы Б. Гибалин, В. Трамбицкий, Н. Хлопков, А. Фридендер, солисты Свердловского театра оперы и балета Я. Вутирас, Н. Киселевская, О. Егорова, М. Кузнецова и другие.

Ответственный редактор  
П. А. МАРКОВ.

## От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр).

тожено 95 немецких танков и, кроме этого, подбито и подорвалось на наших минных полях 57 танков противника.

На других участках фронта —

### Оперативная сводка за 12 марта

Войска 2-го БЕЛОРУССКОГО фронта, продолжая наступление, овладели важными опорными пунктами обороны немцев на подступах к ДАНЦИГУ и ГДЫНЕ — городами ТЧЕВ (ДИРШАУ), ВЕИХАРОВО (НОЙШТАДТ) и вышли на побережье Данцигской бухты севернее ГДЫНЯ, заняв город ПУЦК (ПУТЦИГ), одновременно войска фронта заняли более 100 других населен-

ных пунктов и среди них КВАШИН, КОЛЛЕТЦАУ, РЕШКЕ, ГНЕВИН, ГРОСС ШФАТЕУ, ЗЕЛЛИСТРАУ, ПОЛЬЦИН, ВЕРБЛИН, ШЛАБОШИН, КАРВЕН. За 11 марта в этом районе взято в плен более 2000 немецких солдат и офицеров.

Войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта после упорных боев, 12 марта штурмом овладели городом и крепостью КИСТЖИНЬ (КЮСТРИН) —

важным узлом путей сообщения и мощным опорным пунктом обороны немцев на реке ОДЕР, прикрывающим подступы к БЕРЛИНУ.

В Венгрии север-восточнее и восточнее озера БАЛАТОН, наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника и нанесли ему большие потери. В боях за 11 марта в этом районе огнем нашей артиллерии уничтожено 54 немецких танка и самоходных орудия и кроме этого, подбито

и подорвалось на наших минных полях 27 танков и самоходных орудий противника.

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

За 11 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 168 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 102 самолета противника.

★

### НАЛЕТЫ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ДАНЦИГ, ГДЫНЮ И КЕНИГСБЕРГ

В ночь на 12 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удар по военно-промышленным объектам в городах ДАНЦИГЕ, ГДЫНЕ и КЕНИГСБЕРГЕ. В результате бомбардировки в указанных городах воз-

никли пожары, сопровождавшиеся взрывами.

Особенно сильные взрывы отмечены в ГДЫНЕ на территории военных складов и в порту.

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.