

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 31 (2661)

Четверг, 15 марта 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Образцово подготовиться к весеннему севу

За годы Отечественной войны на нашей дороге проделана большая работа по развитию собственной продовольственной базы. Наряду с укреплением существующих совхозов создана широкая сеть подсобных хозяйств ОРС'ов и хозяйств, массовый размах получило индивидуальное огородничество. Все это позволило значительно улучшить питание железнодорожников.

Однако многие наши совхозы и подсобные хозяйства страдают крупными недостатками. Низок уровень агротехники, нет должной организованности в работе и как следствие этого — низка урожайность и сбор валовой продукции. В прошлом году, например, средний урожай картофеля и овощей по хозяйствам дороги составил менее половины намеченного плана.

Вот почему главной задачей в нынешнем году является всемерно повысить урожайность и максимально увеличить валовой сбор картофеля, овощей и других культур, полностью обеспечить потребности железнодорожников продуктами собственной продовольственной базы. Решить эту задачу — это значит прежде всего образцово подготовиться к весеннему севу и провести его в короткие сроки, с соблюдением всех правил агротехники.

Бесспорно, в ряде хозяйств подготовка к севу идет лучше. В подсобном хозяйстве ОРС'а Тюменского отделения движения, где начальником т. Курятникова, уже полностью подготовлены семена, отремонтирован трактор, прицепной и конный инвентарь, на поля вывезено 278 тонн навоза, собрано 36 центнеров золы и т.д. Хорошо готовится к севу хозяйство ОРС'а Егоршинского отделения движения.

Но в целом по дороге эта работа проходит крайне неудовлетворительно. План ремонта тракторов выполнен только на 56 проц. По хозяйствам службы пути, например, из 9 тракторов не отремонтировано еще 7. Особенно отстает в подсобных хозяйствах ремонт и изготовление конного и ручного инвентаря. Никакой подготовки к весне не чувствуется в подсобном хозяйстве Гороблагодатского вагонного участка. Трактор не исправен, семена не проверены на всхожесть, лошади крайне истощены. Непонятно,

как думают сеять начальник подсобного хозяйства т. Ершов и начальник вагонного участка т. Швейский?

Как и в прошлом году, многие подсобные хозяйства хозяйств не обеспечены семенами картофеля и овощей и ничего не делается для их приобретения. Не завезено горючее для тракторов, медленно идет вывозка на поля навоза и других местных удобрений.

Многое нужно сделать и для подготовки к севу индивидуальных огородов: помочь железнодорожникам приобрести семена, инвентарь, минеральные удобрения. Каждый огородник в нынешнем году постарается расширить посевную площадь. Значит нужно изыскать землю для расширения огородов и своевременно ее распределить.

Особую заботу нужно проявить о семьях фронтовиков и инвалидов Отечественной войны: выделять им лучшие и ближние участки, снабдить семенами, удобрениями и инвентарем, организовать помощь в обработке огородов.

Медленно берутся за решение этой задачи наши профсоюзные организации. На Свердловском, Надежинском и ряде других отделений все еще не закончен даже учет индивидуальных посевищков. Не проводят местные комитеты лекций агрономов, бесед передовых огородников-опытников, добывающихся высоких урожаев. Между тем, распространение передового опыта, помощь огородникам в овладении передовыми приемами агротехники — должна стать могучим средством повышения урожайности.

Всего лишь недели отделяют нас от начала полевых работ. Это обязывает полным ходом, с максимальным напряжением сил взяться за подготовку к весеннему севу: в кратчайший срок завершить ремонт тракторов и всего инвентаря, обменять некондиционные семена на сортовые, проверить их на всхожесть и приобрести недостающие, подготовить тяговую силу, правильно организовать труд в бригадах и звеньях, предусмотреть каждую мелочь. Эти задачи могут быть успешно решены, если за них со всей энергией возьмутся руководители ОРС'ов и хозяйств, партийные и профсоюзные организации.

Дорожное совещание работников ОРС'ов и подсобных хозяйств

Вчера открылось дорожное совещание работников ОРС'ов, подсобных хозяйств и руководителей профсоюзных организаций. Совещание заслушало доклад зам. начальника дороги по рабочему снабжению директора-полковника административной службы т. Жарова об итогах работы системы ДОРУРС'а в 1944 году и очередных задачах на 1945 год.

Выступили в прениях тт. Бузнов — зав. столовой № 2 станции

Свердловск-сортировочная, Гребнев — директор Б-Седельниковского совхоза, Лучацкая — начальник ОРС'а депо Тюмень, Головенков — начальник ОРС'а Свердловского отделения и другие.

Вечером совещание заслушало доклад зам. начальника ДОРУРС'а т. Аникина «О подготовке и проведении весеннего сева в совхозах, подсобных хозяйствах и на индивидуальных огородах».

В первой декаде марта дорога выполнила норму оборота вагонов. Закрепим этот успех новым подъемом соревнования!

В дорожном соревновании идут впереди

По сравнению с февралем в первой декаде марта дорога значительно улучшила работу по всем показателям. На 18,6 процента против нормы сокращен рабочий парк, на 14,5 проц. ускорен и доведен до нормы оборот вагонов, увеличена погрузка и выгрузка, возросла участковая и техническая скорость, ниже нормы сокращен простой вагонов под грузовыми операциями. В дорожном соревновании заняли первые места:

СВЕРДЛОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ на 23,7 проц. снизило рабочий парк и на 17 процентов сократило простой вагонов под грузовыми операциями.

СТАНЦИЯ ХРОМПИК сократила простой вагонов на 49,6 процента против нормы.

СТАНЦИЯ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ сократила рабочий парк на 25,9 процента ниже нормы.

СТАНЦИЯ ЕГОРШИНО на 100 процентов выполнила план выгрузки, на 117 процентов выполнила норму оборота вагона.

СВЕРДЛОВСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ выполнило на 102,4 процента заданную техническую скорость и обеспечило своевременную выдачу поездов.

КУШВИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО заняло второе место за выполнение нормы технической скорости на 116,2 процента и снижение остатка больных паровозов.

СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНЫЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК выполнил план капитального и среднего ремонта.

СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ получила отличную оценку качества пути.

ВЕРХОТУРСНАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ.
СВЕРДЛОВСКИЙ ВОКЗАЛ.

20 эстафетных поездов за дежурство

В ознаменование фронтового декадника замечательно поработала 13 марта смена дежурного по Свердловскому отделению т. Цыплятникова в составе диспетчеров тт. Грачева, Кашиной, Шарашова, Поль, и Бельтюкова.

Отлично организовав работу на своих участках, смена обеспечила 100-процентный развоз местного груза, снизила рабочий парк на 449 вагонов и сдала на Казанскую дорогу 3 поезда сверх нормы.

На Синарском, Кузинском, Дружининском и Важенском участках было организовано продвижение 20 эстафетных поездов. Все поезда проследовали с высокой скоростью и прибыли к месту назначения раньше графика.

П. КРОХИН — инженер-капитан движения, старший помощник начальника распорядительного отдела.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 14 марта

В течение 14 марта юго-западнее **КЕНИГСБЕРГА** войска 3-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта вели наступательные бои по уничтожению восточно-прусской группы войск противника и заняли населенные пункты **ГРОСС КЛИНГБЕК, ГРЮНВИЗЕ, ЛАНК, БАРТЛАНГЕН, ХИРШЕН, ХАНСВАЛЬДЕ, ГРОСС ЛЮДКЕНФОРСТ, ШЕНЛИНДЕ, КЕНИГЛИФ, РЕДЕРСДОРФ, ХОЕНВАЛЬДЕ, БРАЙТЛИНДЕ, ЛИНДЕНАУ** и железнодорожную станцию **ФОГЕЛЬЗАНГ**. Войсками фронта взято в плен более 2000 немецких солдат и офицеров.

Войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта, преодолевая сопротивление противника в горно-лесистой местности и пелосе **Нарпит**, 14 марта

овладели городом и важным железнодорожным узлом **ЗВОЛЕН**, сильным опорным пунктом обороны немцев на реке **ГРОН**, а также заняли населенные пункты **ЛЕСКОВЕЦ, МУСТЕВА, КОБОЛЕВЦИ, ДОБРАНИВА, ВАНСКА БЕЛА, ТЕПЛА, РЕПИЛТЕ, НОВАЖАН**.

В Венгрии северо-восточнее и восточнее озера **БАЛАТОН**, атаки танков и пехоты противника успешно отбивались нашими войсками. В боях за 13 марта в этом

районе огнем нашей артиллерии уничтожено 39 немецких танков и самоходных орудий и кроме этого, подбито и подорвалось на наших минных полях 46 танков и самоходных орудий противника. На других участках фронта — бои местного значения и поиски разведчиков. За 13 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 137 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 37 самолетов противника.

НАЛЕТ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ВЕСПРЕМ В ВЕНГРИИ

В ночь на 14 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удары по железнодорожному узлу **Веспрем** в Венгрии. В результате взрывами,



Александра Григорьевна АТЛАГУЛОВА — передовой главный кондуктор Свердловского резерва. Сейчас тов. Атлагулова учится на курсах дежурных по станции. Фото Ф. Соболева.

В фонд штурма Берлина

Железнодорожники станции Свердловск-товарная отмечают март новыми производственными вкладами в фонд штурма Берлина.

В первой декаде коллектив выполнил план погрузки на 120, выгрузки на 115 процентов, на 28 единиц против нормы сократил рабочий парк и на 13 часов по сравнению с февралем снизил простой вагонов.

Впереди идут смены дежурных по станции тт. **Позолотина** и **Максимова**, не отстают от них и смены тов. **Устименко**.

Образцы высокой производительности труда показывают диспетчеры тт. **Слезина** и **Гилев**, обеспечивающие своевременное уведомление клиентуры о подходе грузов, составители тт. **Резвых, Чагин, Ворошилов А** и **Нурдинов**, быстро формирующие составы, стрелочницы тт. **Парунина** и **Смирнова**.

З. СЕДЮКОВ — инженер-лейтенант движения зам. начальника станции.

В ночь на 14 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удары по железнодорожному узлу **Веспрем** в Венгрии. В результате взрывами,

районе огнем нашей артиллерии уничтожено 39 немецких танков и самоходных орудий и кроме этого, подбито и подорвалось на наших минных полях 46 танков и самоходных орудий противника. На других участках фронта — бои местного значения и поиски разведчиков. За 13 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 137 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 37 самолетов противника.

В ночь на 14 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удары по железнодорожному узлу **Веспрем** в Венгрии. В результате взрывами,

Поддержат инициативу диспетчеров Свердловского отделения Ускорить оборот внутридорожных кольцевых маршрутов!

Ценный почин

Курсирующие на Свердловском отделении кольцевые маршруты для подвоза сырья промышленным предприятиям до последнего времени использовались плохо, продвигались вне графика, оборот их был очень замедлен. Медленно проходила погрузка и выгрузка.

Диспетчеры Свердловского узла тт. Реньев и Милославин и дежурные по отделению тт. Палкин и Смирнов добились значительного ускорения оборота вертушек.

Раньше вертушки, следуя через станцию Свердловск-пассажирская, Шарташ и Свердловск-товарная, задерживались на каждой из них по 3—5 часов, зачастую тормозили работу узла. Теперь же они после выгрузки из подъездных путей Верхнеисетского завода сразу же принимаются на ветку товарного двора и через северный пост станции Свердловск-пассажирская продвигаются на Уктус.

В случае занятости путей, вертушку по ветке товарного двора выводят с подъездных путей в южный парк Свердловск-сортировочной и оттуда направляют на Уктус. При занятости передаточных паровозов, состав прицепляют к попутным поездам.

Результаты ценной инициативы не замедлили сказаться.

Если во второй декаде февраля кольцовки стали оборачиваться на 10 часов быстрее, чем раньше, то в первой декаде марта оборот ускорился еще больше.

11 марта дежурный по узлу тов. Цыплятников и диспетчер участка т. Кашина организовали успешное продвижение вертушки по маршруту Колоткино—Уралмаш. Благодаря своевременной подаче паровоза и пропуску состава впереди всех поездов вертушка прибыла на 30 минут раньше расписания, на час раньше была выгружена на Уралмаш и обернулась строго по графику.

На 1 час 30 минут ранее расписания была погружена в Подволошную вертушка назначением Уктус—Виз, и в срок прибыла под выгрузку.

Большую инициативу в ускоренном продвижении грузов черной металлургии проявляют заместитель начальника станции Шарташ по кольцевым маршрутам т. Батов, начальник станции Свердловск-товарная т. Бугрим и Хромник т. Шевченко.

А. ГУБИНИНА — начальник оперативной части рудно-металлургической группы.



Александр Павлович КУЗНЕЦОВ—передовой дежурный по Камышловскому отделению движения. 29 лет работает т. Кузнецов на железнодорожном транспорте, из них 10 лет дежурным по отделению. За станхановскую работу неоднократно премирован и награжден значками «Ударнику сталинского призыва» и «Отличный движенец».

Почему был сорван развоз местного груза

К концу суток 9 марта по Н-Тагильскому отделению не было развезено 139 вагонов местного груза.

Началось это с первых часов дежурства. Для Тагилстроя было запланировано подать 32 вагона с местным грузом. Сообщив об этом начальнику смены транспортного цеха Бабинцеву, диспетчер отделения тов. Осташевский спланировал работу так, чтобы передать намеченный планом груз на Тагилстрой в середине суток.

Два передаточных паровоза стояли на подъездных путях клиента с тем, чтобы взять порожняк, а обратным рейсом привести маршрут для Тагилстроя. Однако клиент, вместо 40 минут по норме, передержал локомотивы 3 часа 20 минут. Когда Бабинцева спросили о причинах задержки, он ответил:

—Виноваты сами машинисты: они ездили под набор воды и нагоняли пар.

На деле, транспортный цех Тагилстроя не подготовил к сдаче порожняк ни в начале, ни к концу суток и задержав передаточные паровозы сорвал передачу местного груза.

В этот же день другая передача с местным грузом для Вагонзавода была сорвана по вине вагонников. В тот момент, когда передаточные паровозы были поданы под состав на станцию Восточная, осмотрщик-автоматчик Купренко обнаружил в автотормозной магистрали большую утечку воздуха. Пока он разыскивал прокладные кольца, сменил рукава и т. д., паровозы и передача простояли 4 часа 20 мин. и местный груз так и не был передан.

Передержки передаточных паровозов нерадивой клиентурой и вагонниками стали обычным явлением на нашем Н-Тагильском отделении. Но борьбы с этим злом, как требует военная обстановка, не ведется.

П. ПОНОМАРЕВ — дежурный по отделению.

Упорядочить труд кондукторских бригад

Моя кондукторская бригада работает с передаточным паровозом, обслуживающим плечо Гороблагодатская-Верхняя. Бригада не столько работает, сколько непроизводительно простаивает. Взять, например, сутки с 26 по 27 февраля. Прибыли с поездом на станцию Верхняя. На станцию Благодать нас отправили резервом. Здесь стояли с 14 до 22 часов и были отправлены обратно на станцию Верхняя резервом. 2 часа 15 мин. стояли на Верхней и только после этого взяли здесь состав и привели его в Кушву.

И так почти каждое дежурство. От силы сделаешь за сутки один рейс до Благодати или до Верхней. Между тем, для обработки поездов ст. Кушва, хотя делать здесь совершенно нечего, выделен маневровый паровоз. Приданная к нему кондукторская бригада просиживает без дела по 5—8 часов. Этим паровозом вполне можно было бы обслуживать и участок.

За нашим кушвинским резервом закреплен один электровоз. Он экипируется в депо Н-Тагил и поэтому кондукторские бригады, придя на смену, ожидают его по 5—8 часов. Когда бригада прибывает с этим электровозом на станцию Смычка, он уходит под экипировку в Н-Тагил, и бригады снова сидят без дела по 4—5 и более часов.

Начальнику Н-Тагильского отделения т. Артюшину надо разрешить этот вопрос и покончить с непроизводительными простоями кондукторских бригад.

Д. КУЗОВЕНКОВ — главный кондуктор Кушвинского резерва

Благодушие

Чтобы получить хороший урожай, заботливый хозяин уже сейчас полным ходом готовится к севу.

Но вот начальник подсобного хозяйства Гороблагодатского вагонного участка т. Ершов ничуть не тревожится.

— На дворе еще зима, успею, — говорит он.

Благодушие начальника чувствуется на положении дел всего подсобного хозяйства. Трактор неисправен, и к ремонту его еще не приступали. Не начат ремонт и конного сельскохозяйственного инвентаря. Лошади подсобного хозяйства истощены.

Плохо и с семенным фондом. Семена овса не отсортированы и не проверены на всхожесть, картофель не перебирается. Весной для высадки рассады потребуется много парников, но и по этим работам положение выглядит весьма неприглядно.

Обо всем этом хорошо известно начальнику вагонного участка тов. Швейскому. Но мер к оживлению деятельности подсобного хозяйства в подготовке к весеннему севу он не принимает.

А. АЛЕКСАНДРОВ.

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

В Управлении дороги

По инициативе командиров угольно-рудного отдела в ознаменование Международного женского дня 8 марта было организовано скоростное продвижение двух эстафетных поездов: одного под нагрузку в Кузнецкий бассейн и второго — груженого углем — в адрес Казанской дороги. Оба поезда обслуживались поездными бригадами и работниками угольно-рудного отдела в неурочное время.

За успешное продвижение эстафетных поездов заместитель начальника дороги директор-полковник движения тов. Оборотов награждал знач-

ком «Ударнику сталинского призыва» начальника поезда т. Журавлеву, главного кондуктора т. Садаев, старшего кондуктора т. Лушнова, поездного вагонного мастера т. Матвееву и машиниста дело Тюмень тов. Банцева, значком «Отличный движенец» дежурного по Тюменскому отделению т. Шапленя, диспетчера т. Неверова и старшего пом. начальника распорядительного отдела тов. Нетребина.

Начальнику оперативной части т. Циркову, тт. Костромину, Бель и ряду других объявлена благодарность с занесением в личное дело.

ВОПРЕКИ ПРАВИЛАМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

На станции Гороблагодатская прибыл поезд № 1415. Осмотрев его, вагонники заявили об отцепке сразу 3 неисправных вагонов. У вагонов №№ 12560503 и 903342 бандажи оказались раздавленными, с трещинами. Остальные вагоны не имели бортов, пола и дверей. От следующего поезда № 803 было отцеплено 6 вагонов со сломанными подпольными и буферными брусками.

На пунктах технического осмотра вагонов в Смычке, Алапаевске и Восточная-сортировочной стало скотемой стаскивать с поездами заведомо неисправные вагоны. Только за последние полтора месяца на Гороблагодатской было 199 случаев отцепки вагонов от поездов по техническим неисправностям.

Из этого видно, что случаи брака

приобрели массовый характер. Однако руководители Н-Тагильского вагонного участка не ведут никакой борьбы с этим злом. Дошло до того, что осмотрщики вагонов выдачу справок о технической готовности поездов свели к пустой формальности. Очень часто в подготовленных к отправлению составах обнаруживается много неисправных вагонов, и поезда приходится задерживать. Пользуясь бесконтрольностью, осмотрщики-автоматчики отправляют поезда с утечкой воздуха из автотормозных магистралей выше установленной нормы, с несоответствующим тормозным нажатием и т. д.

21 февраля осмотрщик-автоматчик Воронин и поездной вагонный мастер Батурин не сделали упрощенной пробы автотормозов. В резуль-

тате этого поезд № 712 на станции Салка-прошел предельный столбик. Нередко сами командиры попустительствуют бракоделам, например, 9 марта начальник Алапаевского пункта осмотра Зеньков приказал поездному вагонному мастеру Шадрину сопровождать поезд № 1451, в котором имелись два вагона с неисправными ходовыми частями.

Следует указать, что одной из причин неудовлетворительного осмотра и безотцепочного ремонта вагонов является небезопасность пунктов технического осмотра нужными материалами и инструментом. И в Смычке, и в Алапаевске недостает исправного инструмента, осмотрщики и слесари производят обработку поездов лишь с молотком да гаечным ключом. Поездные вагонные мастера часто отправляются в поездку, не имея полного комплекта инструмента, сигналов и смазки. Запущено и буксосмазочное хозяйство. Запасных частей, как

правило, недостает. Поезда обычно отправляются без буксовых крышек — их нет ни в будках осмотра, ни на складе.

Приказ № 205-Ц обязывает начальников вагонных участков и их заместителей лично производить осмотр готовых поездов. Не выполняют этого требования руководители Н-Тагильского участка. Здесь даже не заведена книга записи об осмотре и выявленных дефектах.

Бесконтрольность работы пунктов технического осмотра приводит к систематическим нарушениям Правил технической эксплуатации, к длительным задержкам поездов из-за технической неисправности подвижного состава, замедляет оборот вагонов, срывает выполнение плана грузоперевозок. Начальнику вагонного участка т. Кириллову пора сделать из этого серьезные выводы.

К. БУШМЕЛЕВ — участковый ревизор НКПС по безопасности движения инженер-капитан тяги.