

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 33 (2663)

Вторник, 20 марта 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## НАЧАЛЬНИКУ СВЕРДЛОВСКОЙ ДОРОГИ ТОВ. БАГАЕВУ

Свердловская дорога, планомерно улучшая свою работу в условиях зимы, добилась в первой половине марта перевыполнения задания НКПС по ускорению оборота вагона: при норме 4,3 за 15 дней марта оборот выполнен 4,24 суток. Отмечая, что это достижение коллектива дороги имеет большое значение в деле дальнейшего подъема погрузки на сети и свидетельствует о повышении культуры и улучшения руководства эксплуатационной работой дороги приказываю:

Объявить благодарность коллективу работников Свердловской дороги за достигнутые успехи в деле ускорения оборота вагона в первой половине марта 1945 года.

Начальнику дороги т. Багаеву, командирам и всем работникам дороги закрепить достигнутый успех и добиться в марте дальнейшего перевыполнения задания по обороту вагона.

Наградить знаком «Отличный движенец» заместителя начальника дороги тов. Солонина, зам. начальника службы движения тов. Македонова и начальников передовых отделений движения Свердловского т. Попова, Тюменского — т. Харченко.

Наградить знаком «Отличный паровозник» начальника паровозной службы дороги тов. Уткина и начальников передовых отделений паровозного хозяйства Свердловского т. Суган, Тюменского т. Богданова.

Начальнику Свердловской дороги т. Багаеву поощрить наиболее отличившихся работников дороги в борьбе за ускорение оборота вагона и лучших из них представить к наркомовской награде.

Начальникам дороги сети и в первую очередь дорог Урала и Сибири, Средней Азии и Дальнего Востока зачитать и обсудить настоятельную телеграмму во всех подразделениях и наметить практические меры по улучшению своей работы.

Народный Комиссар Путей Сообщения  
генерал-лейтенант И. КОВАЛЕВ.

## Быстрее продвигать кольцевые маршруты

В феврале и марте на дороге заметно оживилась поездная работа. Пять отделений (за исключением Тагильского и Надеждинского) имеют рабочий парк ниже нормы, в первой половине марта выполнили заданный оборот вагона. Однако все отделения не справляются с планом погрузки и выгрузки, не обеспечивают полных потребностей промышленных предприятий железнодорожными перевозками.

Чтобы ликвидировать это отставание, нужно прежде всего, наладить четкую работу внутридорожных и внутриотделенческих кольцевых маршрутов, ускорить их оборот, продвижение по участкам подчинить строгому графику.

Такую именно цель поставил перед собой коллектив Свердловского отделения движения. Развернув соревнование с работниками других служб, а также с коллективами транспортных цехов предприятий за выполнение и перевыполнение плана перевозок путем ускоренного продвижения кольцевых маршрутов, свердловские движеницы добились в этом деле известных успехов.

В начале месяца руководители отделения разработали строгий график оборота всех отделенческих вертушек, увязали его с работой транспортных цехов предприятий и мобилизовали весь коллектив отделения и в первую очередь диспетчерский аппарат на безусловное выполнение этого графика.

Результаты быстро сказались. Так, например, вертушка, обслуживающая ВИЗ, стала курсировать

строго по графику, оборот ее стал быстрее заданной нормы, в результате чего месячный план перевозок для завода отделение закончило еще 17 марта.

Ускоренное продвижение внутриотделенческих и внутридорожных кольцевых маршрутов оживило всю поездную работу на отделении, позволило поднять общий план погрузки. Сейчас при меньшем парке порожних вагонов и местного груза отделение грузит на 30—40 вагонов больше, чем в феврале.

Успех всякого дела решают люди и в первую очередь передовики производства — стахановцы. Большая заслуга в соревновании за ускоренное продвижение поездов на отделении принадлежит диспетчерам Гельеву, Милославицу, Николаю Бельтюкову, дежурным по отделению Палкину, Смирнову. Как уже сообщалось в «Путевке» эти мастера диспетчерского командования добились полного устранения ненужных простоев отделенческих вертушек внутри узлов. Оборот их доведен до нормы.

Ускорение оборота внутридорожных и внутриотделенческих кольцевых маршрутов — главная задача железнодорожников. Только четкая работа кольцевых маршрутов, быстрое их продвижение обеспечат дороге выполнение плана погрузки и выгрузки и дальнейшее ускорение оборота вагона. Вот почему инициатива движеницев Свердловского отделения заслуживает всяческой поддержки и распространения.

# Развернем боевое соревнование с металлургами и горняками!

## Обеспечим выполнение государственного плана перевозок руды, металла, флюсов, огнеупоров и лома

Перевозки грузов черной металлургии по Свердловской дороге составляют 40 процентов от общего плана, а по нашему Тагильскому отделению — еще больше. Однако железнодорожники уже длительное время не справляются с перевозками для металлургии. Мы, тагильские железнодорожники, в январе план перевозок грузов черной металлургии выполнили только на 78,2 процента, в феврале — на 72,7 процента. Таким образом, мы недодали предприятиям Тагила тысячи вагонов рудно-металлургических грузов.

Одной из главных причин срыва перевозок является плохое использование вагона, отсутствие слаженной работы железнодорожников с металлургами и горняками. Эти причины надо устранить.

Героическая Красная Армия вместе с союзниками штурмует логово фашистского зверя. Наступил завершающий этап великой Отечественной войны. В ответ на успехи нашей Красной Армии трудящиеся Урала открыли счет выпуска сверхплановой продукции в фонд штурма Берлина.

Мы, тагильские железнодорожники, обсудили наши недостатки по перевозкам грузов черной металлургии и предлагаем организовать по всей дороге широкое социалистическое соревнование железнодорожников с металлургами и горняками. Цель его — обеспечить выполнение государственного плана перевозок и создать необходимые запасы важнейшего металлургического сырья.

### НА СЕБЯ МЫ БЕРЕМ СЛЕДУЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:

1. Выполнить по отделению план перевозок в марте, апреле, мае, июне по руде, флюсу, огнеупорам, лому и в соответствии с планом отгружать готовый металл потребителям.

2. До 20 марта создать необходимое количество кольцевых маршрутов для обеспечения перевозок грузов черной металлургии, прекратить их расформирование и использование под другие грузы. Ускорить оборот внутриотделенческих кольцевых маршрутов против заданной нормы на 0,1 суток.

3. Полностью ликвидировать случаи задержки кольцевых маршрутов на станциях отделения в ожидании отправления и подачи на фронтах погрузки, а также и уборки с фронтов выгрузки.

Начальник 5 отделения директор-полковник движения АРТЮШИН, начальник железнодорожного цеха Н-Тагильского металлургического завода ВИННИК, председатель Тагильского райпрофсожа ШИРОКОВ, начальник станции Смычка директор-подполковник МИНЮХИН, начальник угольно-рудного отдела КЛИМОВ, начальник железнодорожного цеха металлургического завода имени Куйбышева РОЗЕНБЕРГ, диспетчеры Тагильского отделения движения ВОЛКОВА, БАЛАКИНА, ПОЯРКОВ, ЛЯНЦЕВА, секретарь узлового парткома станции Смычка ПУДРИН, начальник станции Горобладатская ТАРАСЕНКО, бригадир комплексной бригады станции Смычка СИРОЕДИН, составитель станции Смычка ВАХРУШЕВ, техник-конторщик станции Смычка ШКОБЕРОВ, станционный диспетчер станции Смычка ШАТУНОВ, заместитель начальника Тагильского отделения по грузовой работе КОПЫЛОВ, начальник Тагильского узла БЕЛОГУРОВ.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 19 марта

В течение 19 марта юго-западнее КЕНИГСБЕРГА наши войска вели успешные бои по уничтожению восточно-прусской группировки немцев и, продвигаясь к побережью залива ФРИШ ГАФ, заняли более 30 населенных пунктов, в том числе ШЕЛЕН, ВИНДКАЙМ, ПОТТИТЕН, КИРШАЙТЕН, ШРАЙНЕН, КВИЛТИТЕН, НОЙВАЛЬД, ФРАЙХУФЕН, ГАЛЛИНГЕН, ГРЮНВАЛЬДЕ, ВАЛЬТЕРСДОРФ, БИРКЕНАУ, НОЙ БАНАУ, ПАГЕНДОРФ, ШИЛЛЕНЕН, КЛАЙН АМТСМОЛЕ, ЗАГЕРН, МАРИЕНФЕЛЬДЕ, ВИЛЛЕНБЕРГ, ШТАНГЕНДОРФ, КАЛЬБЕРХАУС. В боях за 18 марта в этом районе наши войска взяли в плен 2138 немецких солдат и офицеров и захватили следующие трофеи: танков и самоходных орудий — 47, орудий — 236, минометов — 57, пулеметов — 350, автомашин — 530, паровозов —

59, железнодорожных вагонов — 550 и складов с различным военным имуществом — 50.

По уточненным данным, в боях за город КОЛЬБЕРГ войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта взяли в плен более 6 тысяч немецких солдат и офицеров и захватили следующие трофеи: танков и самоходных орудий — 40, орудий — 100, железнодорожных эшелонов — 22, паровозов — 48, складов с различным военным имуществом — 15. Противник потерял только

убитыми до 8 тысяч солдат и офицеров.

В районе БРЕСЛАУ наши войска продолжали бои по уничтожению окруженной в городе группировки противника.

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

За 18 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 126 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 117 самолетов противника.

★

## НАЛЕТ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ДАНЦИГ

В ночь на 19 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удар по военно-промышленным объектам

немец в Данциге. В результате бомбардировки в порту Данциг возникли большие пожары, сопровождавшиеся сильными взрывами,



# Благодарность наркома тов. И. В. Ковалева коллективу нашей дороги вдохновляет железнодорожников на новые успехи в ускорении оборота вагонов!

## Творческая инициатива диспетчеров

Подписывая новогодний отчет уральцев товарищу Сталину, коллектив Свердловского отделения движения поклялся вождю значительно улучшить свою работу в 1945 году, усилить помощь нашей героической Красной Армии в окончательном разгроме немецко-фашистских захватчиков.

Партийная организация поставила перед диспетчерским коллективом задачу: возродить оправдавшие себя стахановские методы диспетчерского командования, добиться снижения излишнего рабочего парка вагонов и повысить маневренность узловых станций. Заслушав доклад старшего диспетчера т. Буркова и его заместителя т. Бедрицкого, партбюро наметило четкие мероприятия по дальнейшему подьему соревнования.

Все это не замедлило сказаться. Уже в январе рабочий парк вагонов на отделении был снижен на 2,3 проц. против нормы, оборот вагонов ускорен на 0,55 суток, выполнено регулировочное задание по сдаче угольного порошка на Томскую, Южно-Уральскую дороги. В феврале коллектив с радостью узнал, что ВЦСПС и НКПС оставили нам переходящее Красное Знамя НКПС, завоеванное в декабре.

На совещании командного состава и стахановцев отделения была поставлена задача добиться коренного улучшения поездной работы. Среди диспетчеров развернулось соревнование за пропуск эстафетных поездов. Диспетчеры — комсомолец тов. Кашина, тт. Гробалов, Ломкина в отдельные дни продавали по 5—7 эстафетных поездов, пропуская их со среднесуточной скоростью до 900—1000 километров. Всего в феврале было проведено 146 эстафетных поездов.

Приказ № 5 Верховного Главного командующего Маршала Советского Союза товарища Сталина о XXVII годовщине Красной Армии воодушевил диспетчеров на новые подвиги в труде. Дежурный по отделению член ВКП(б) тов. Смирнов

предложил организовать пропуск товарных поездов по участкам товаро-экспрессами. 1 марта диспетчер Кузинского участка кандидат в члены ВКП(б) тов. Поль обеспечил продвижение поездов № 949 со среднесуточной скоростью в 739 километров и № 685 — в 924 километра. 4 марта тов. Поль провел 5 товаро-экспрессов, выполнив норму участковой скорости на 115 проц. Поезд № 625 был проведен со среднесуточной скоростью свыше 1000 километров.

10 марта диспетчер тов. Гробалов провел 10 товаро-экспрессов и на 70 проц. перевыполнил норму участковой скорости. С высокой скоростью стали продвигать поезда диспетчеры тт. Бельтюков Н., Брусничин и другие. Поездная работа на отделении резко улучшилась.

Однако мы не выполняли плана погрузки и выгрузки. Одной из основных причин этого являлось крайне неудовлетворительное использование внутриотделенческих вертушек. Наши стахановцы-коммунисты тт. Репьев, Смирнов, Палкин М. и беспартийный тов. Милославин проявили замечательную инициативу в ускорении оборота внутриотделенческих вертушек.

Эту инициативу горячо поддержал Свердловский горком ВКП(б). На совещании железнодорожников с руководителями промышленных предприятий, с участием первых секретарей райкомов ВКП(б) города, директоры заводов и начальники транспортных цехов дали слово на 30 минут сократить простой внутридорожных и внутриотделенческих вертушек под грузовыми операциями. Железнодорожники, в свою очередь, обязались ускорить продвижение вертушек по узлу и участкам.

3 марта на открытом партийном собрании коммунисты и беспартийные стахановцы отделения горячо обсудили мероприятия по улучшению использования местных коль-

цовок и в своем решении записали: сэкономить в фонд штурма Берлина 40 тысяч вагоночасов.

Каждое дежурство диспетчеры-стахановцы заносят в свои личные счета экономию вагоночасов. 8 марта диспетчер член ВКП(б) т. Репьев сэкономил на подаче и выгрузке вертушки на станции Свердловск-товарная 10 часов 40 мин. В следующее дежурство 9 марта он сэкономил 2 часа 51 мин. 10 марта диспетчер тов. Фокин сэкономил под грузовыми операциями и на продвижении вертушки 11 часов 30 мин. Кандидат в члены ВКП(б) т. Осипян только на подаче вертушки на ВПЗ сэкономил 3 часа 25 мин. Диспетчер т. Брусничин провел вертушку по участку Колоткино-Уралман на 6 часов 54 мин. раньше срока.

Соревнование за ускоренный оборот кольцевых маршрутов дало значительные результаты. По сравнению с третьей декадой февраля оборот внутридорожных и внутриотделенческих кольцевых ускорен в первой декаде марта на 0,4 суток и в последующие 5 дней — на 0,6 суток, простой вагонов соответственно сокращен на 7,6 и на 14 часов. Простой вертушек от выгрузки до отправки сокращен более, чем вдвое и под погрузкой на 3,5 часа. Это позволило отделению увеличить среднесуточную погрузку против третьей декады февраля в первой декаде марта на 23 вагона и с 10 по 15 марта на 79 вагонов.

Но резервы увеличения погрузки еще далеко не исчерпаны. Руководство отделения и парторганизация примут все меры к тому, чтобы еще больше ускорить оборот вагонов, использовать все ресурсы увеличения погрузки и выгрузки с тем, чтобы перевыполнить план грузо-перевозок первого квартала, с честью выполнить свою клятву товарищу Сталину.

**А. ПУЗАНОВ** — секретарь партбюро Свердловского отделения движения.

## Почин дружининских вагонников

В феврале на станции Дружинино систематически срывалась сдача поездов на соседние дороги из-за отцепки вагонов по техническим неисправностям, что привело к большим потерям в использовании подвижного состава.

Чтобы ликвидировать эти потери, вагонники решили правильно организовать безотцепочный ремонт неисправных вагонов. В короткий срок была подготовлена передвижная мастерская, снабженная необходимым инструментом и запасными частями. Для подвозки колесных пар изготовлены сани. В результате

этого сейчас вагонники производят без отцепки от поездов ремонт неисправных вагонов, включая смену колесных пар, аппаратных брусев, фрикционных аппаратов и т.д.

Производственный эффект получился громадный. В феврале от поездов было отцеплено 70 неисправных вагонов. От момента отцепки до отправления каждый из них простоял в среднем 171 час 41 мин., а общий простой их выразился в 12.219 вагоночасов. На отцепку и подачу вагонов на ремонтные пути затрачено 35 часов маневровой работы. Из-за простоя груза дорога понесла 29.919 рублей убыт-

ка. Общий ущерб за месяц составил 121.886 рублей.

Сейчас безотцепочный ремонт свел потери к минимуму. В среднем на ремонт вагона затрачивается всего лишь 53 минуты. Дело это не сложное и при старании его можно и нужно широко внедрить на пунктах технического осмотра вагонов, особенно на станциях, которые пропускают транзитный поток.

**М. ПОПОВ** — зам. начальника вагонного участка Свердловск-сортировочная, инженер-капитан тяги.

## Победители в соревновании молодежных бригад

Руководство дороги и Свердловский обком ВЛКСМ подвели итоги социалистического соревнования молодежных бригад на дороге за февраль. В соревновании участвовало 135 бригад, 3 цеха и 5 смен.

Первое место и премия по 500 рублей каждому работнику присуждена молодежной бригаде электровоза машиниста т. ПОЛУШКИНА А. Д. (электродено Н-Тагил). Бригада провела 14 тяжеловесных поездов, перевезла сверх нормы 5887 тонн груза и на 2,5 километра в час превысила норму технической скорости.

Второе место и вторая премия по 300 рублей каждому работнику присуждена паровозной бригаде машиниста т. НЕСТЮРИНА (депо Свердловск-сортировочная), которая провела 20 тяжеловесных поездов, превысила техническую скорость на 6 километров в час и сэкономила 30 тонн угля.

Первые места и премии по 250 рублей каждому работнику присуждены молодежной смене мастера т. ЗУБИЦКОГО И. Я. — дорожно-колесные мастерские Свердловск-сортировочная. Смена изготовила 70 колесных пар сверх задания, сэкономила материалов, электроэнергии на 58.875 рублей. Молодежной бригаде главного кондуктора тов. АНДРЕЕВОЙ (Н-Тагил), выполнившей километровый пробег на 110%.

Вторые места и премии по 100 рублей каждому рабочему присуждены бригадам тт. БЕРЕГОВОЙ и ОЛИВЫ МПС № 46, работающей на станции Смычка. Бригаде электровоза машиниста депо Н-Тагил тов. ТРОФИМЕНКО, паровозной бригаде машиниста т. ВОЙНИЦКОГО — депо Свердловск-сортировочная, бригаде т. БАННИКОВОЙ — спецконтора дорог Урала и Центра, и тендерной бригаде т. САЛЬНИКОВА — паровозное депо Свердловск-сортировочная.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

## ТРУДНАЯ ПРОБЛЕМА

Вот он сидит, прикорнувшись за столом, обросший густой щетиной, и сладко дремлет. На рубашке у него нехватает пуговицы, стоптанные, небрежно подшитые валенки показывают весьма невысокий уровень мастерства сапожника.

Кто этот небритый человек? Если судить по старой поговорке «Плотник — без топора, сапожник — без сапог», то в нем можно признать и парикмахера, и портного, и сапожника.

Возьмите рангом повыше! Перед вами не кто иной, как начальник отдела производственных предприятий ДОРУРС'а т. Фридберг.

— Когда же это ДОРУРС что-нибудь путное производит? — спросит удивленный читатель. — Когда и какому железнодорожнику были сняты или починены сапоги, туфли, костюм? Да где уж там костюм, побриться негде!

Зачем же, спрашивается, существует отдел? Так в ДОРУРС'е решили: создадим отдел, а производственные предприятия пусть сами создаются.

Впрочем, если хорошенько поискать, то на дороге может быть и найдутся две-три мастерских. Но существуют они не столько на радость, сколько на горе. Если нужно испортить материал, смело неси в мастерскую: к костюму тебе пришьют разные рукава, а ворот задом наперед. Бывает и так, что заказчик с трудом получает обратно материал по прошествии 10—12 месяцев, да и то с помощью прокурора.

Но кое-кому мастерские приносят и пользу. В Свердловске, например, чаще всего их услугами пользуются начальник торгового отдела ОРС'а т. Балабиков и его многочисленные знакомые. Толь-

ко за полгода пошивочная мастерская спила для сего искателя счастья пять костюмов и отнюдь не из материалов заказчика.

Предприятия эти никак не могут обойтись без убытков. Из баланса Свердловского ОРС'а они за короткий срок вырвали 32 тысячи рублей. Кажется, что такое парикмахерская? Взял машинку и постриг посетителя, намылил ему подбородок и побрил. В крайности, если требуется, освежил, приуздрил. Трудно на этом потерпеть убыток. А вот поди ты, в Кузино парикмахерская никак не может обойтись без добавки.

Но где же Фридберг? Чем же занят этот глубокомысленный деятель? Пока обязанности его сводятся к аккуратному посещению столовой, к терпеливому высидыванию в кабинете с 9 ч. 30 мин. утра до 6 вечера и к получению зарплаты 3 и 17 числа.

Наступает весна, а с ней новые запросы и новые заботы Железнодорожники и члены их семей нуждаются в пошивке или ремонте летнего платья и обуви. Трудная это проблема. Сшить, например, кепку у нас из дороге ни чуть не легче, чем достигнуть Северного полюса. Не менее трудно выгладить костюм, пришить пуговицу, залить галошу.

Много запросов и нужд, острых, злободневных. Увы, как далеки от них т. Фридберг, возглавляемый им отдел и весьма немногочисленные, но очень запущенные предприятия.

ИЛЬЯ ГРУЗДЬ.

Ответственный редактор  
П. А. МАРКОВ.