

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги  
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 38 (2668) | Суббота, 31 марта 1945 г. | Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Шире развернем предмайское соревнование

Радостные вести приносит нам радио о новых замечательных победах Красной Армии. Разгромив западнее Будапешта 11 танковых дивизий противника, наши войска в стремительном наступлении вышли на границу Австрии. Завершена ликвидация окруженной юго-западной Кенигсберга восточно-прусской группировки немцев. Красная Армия, вместе с армиями наших союзников довершает разгром немецко-фашистских захватчиков.

В ответ на эти победы растет новый трудовой подъем в тылу. Могучим трудовым наступлением, сверхплановой продукцией в фонд штурма Берлина крепят уральцы свою помощь Красной Армии в ее победоносном наступлении. Развертывается всенародное соревнование за достойную встречу международного праздника трудящихся 1 Мая.

Сегодня мы публикуем предмайские социалистические обязательства коллектива нашей дороги. Отвечая на призыв коллектива Сталинской, железнодорожники Свердловской магистрали дают слово досрочно, к 29 апреля выполнить месячный план погрузки, на 2 часа против нормы ускорить оборот вагона, внутридорожных и общесетевых кольцевых маршрутов, перевыполнить план ремонта паровозов и вагонов, охватить лунинским движением не менее 60 проц. паровозного парка. Эти обязательства вполне реальны и выполнимы.

В марте дорога добилась значительного улучшения в своей работе. В конце месяца почти ежедневно перевыполняются суточные задания по погрузке, оборот вагонов за 25 дней выполнен на 102 процента к заданию. Мы имеем все возможности, чтобы в апреле значительно перевыполнить задания НКПС в поездной и грузовой работе.

Залогом этого служит начавшийся трудовой подъем на передовых отделениях, станциях, и предприятиях. Развернув соревнование с металлургами и горняками, железнодорожники Н-Тагильского отделения, где начальником директор-полковник движения т. Артюшин,

ежедневно перевыполняют задания по погрузке, намного увеличили развоз местного груза и выгрузку.

Ускорение оборота внутриотделенческих вертушек позволило Свердловскому отделению почти на 100 вагонов поднять суточную погрузку. Решающая станция дороги Свердловск - сортировочная с успехом справляется с приемом, формированием и отправлением поездов, с честью держит переходящее Красное знамя НКПС. Крупная лесопогрузочная станция Тавда досрочно на 115 процентов выполнила квартальный план погрузки и на 149 процентов — выгрузки.

Успехи передовиков ярко показывают могучую силу социалистического соревнования. Вместе с тем они свидетельствуют об огромных, еще неиспользованных резервах подъема работы дороги. Чтобы добиться успешного выполнения взятых социалистических обязательств, необходимо подтянуть за передовыми отстающие отделения, участки и предприятия, а таких на дороге немало.

Отстает Надеждинское отделение движения. Оно имеет избыточный рабочий парк вагонов, плохо развозит местный груз, нет здесь борьбы за ускорение оборота внутриотделенческих вертушек. Серьезно отстают с выполнением программы вагонники. Многие нужно сделать и паровозникам.

Задача состоит в том, чтобы поделовому, во всю ширь развернуть предмайское соревнование, вовлечь в него всех железнодорожников, практически взяться за внедрение испытанных стахановских методов труда тт. Закорко, Краснова, Кожухаря, Коробкова, Алексева, Катаева, Осташевского и других новаторов железнодорожного транспорта.

Развернем боевое предмайское соревнование, товарищи железнодорожники! Добьемся решающих успехов в ускорении оборота вагона, в выполнении государственного плана грузоперевозок, усилим нашу помощь героической Красной Армии в завершении разгрома врага и самоотверженной работой завоеваем в апреле Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

## В Управлении дороги

Коллектив Н-Тагильского отделения в третьей декаде марта начал значительно улучшать работу особенно по развозу местного груза и выгрузке. 24 марта единая смена дежурного по отделению т. Патрикеева подала к фронтам выгрузки 149 вагонов сверх задания и намного перевыполнила задание по выгрузке.

Отмечая начавшееся улучшение в работе Тагильского отделения, п. о. начальника дороги директор-полковник движения т. Оборотов награждает значком «Ударнику сталинского при-

зыва» дежурного по отделению тов. Патрикеева, диспетчера Есюнина, главного кондуктора т. Волошину, дежурного по станции Сан-Донато т. Монакова, составителя станции Смычка т. Вахрушева, паровозного диспетчера, т. Бызова и зам. начальника отделения по грузовой работе т. Копылова. Значками «Отличный движенец» награждено 5 человек и «Отличный паровозник» 2 человека.

Для премирования отличившихся железнодорожников в распоряжение начальника отделения т. Артюшина выделено 10 тысяч рублей.

## Обязательства коллектива Свердловской дороги в предмайском соревновании

Новые замечательные победы одержала наша героическая Красная Армия юго-западнее Будапешта, в Восточной Пруссии, в Померании, в Силезии и Чехословакии. Продолжая свое стремительное наступление на территории Германии, Красная Армия вместе с армиями наших союзников завершает дело разгрома немецко-фашистских захватчиков.

Эти победы вдохновляют труженников тыла на еще большее увеличение помощи фронту.

Соревнуясь с коллективами Южно-Уральской и Пермской дорог, мы железнодорожники Свердловской магистрали в марте месяце улучшили работу по важнейшим измерителям. Оборот вагона за 25 дней марта при задании 4,3 выполнен 4,21 суток или 102 проц. против заданной нормы, рабочий парк сокращен на 16 процентов и государственный план погрузки за этот срок выполнен на 95,2 процента и по углю на 100 процентов.

Поддерживая предложение коллектива Сталинской дороги о развертывании предмайского социалистического соревнования железнодорожников и почин отделений нашей дороги, начавших предмайское соревнование с металлургами и горняками, коллектив дороги берет на себя новые социалистические обязательства в соревновании за достойную встречу международного праздника трудящихся 1 Мая:

1. К 29 апреля выполнить месячный план погрузки и в последующие месяцы первого полугодия выполнить государственный план погрузки на 102 проц., в том числе по углю, черным и цветным металлам на 102 проц. и по оборонным грузам на 110 процентов. Довести маршрутизацию погрузки до 70 процентов.

2. Ускорить оборот вагона, а также внутридорожных и общесетевых кольцевых маршрутов на 2 часа против задания. Рабочий парк держать в апреле на 5 проц. ниже нормы и в первом полугодии — в норме.

3. Организовать слаженную работу с металлургами и горняками на основе широкого внедрения единого технологического процесса станций с железнодорожными цехами предприятий Наркомчермета и Наркомугля, оказывать друг другу взаимопомощь. Обеспечить четкую и своевременную информацию клиентуры о подходе грузов и равномерную их подачу.

4. Выпустить сверх плана в апреле 1 паровоз и за первое полугодие 4 паровоза из подъемочного ремонта. Охватить лунинским методом работы 60 процентов паровозного парка.

5. Выполнить апрельский и полугодовой план ремонта вагонов: по капитальному ремонту на 103 проц., по среднему — на 102 проц. и пассажирских: по среднему — на 105 и годовому — на 103 процента.

По поручению коллектива Свердловской железной дороги:

И. о. начальника дороги директор-полковник движения **ОБОРотов**, зам. председателя Дорпрофсожа **ХАРИТОНОВ**, начальник службы движения директор-полковник движения **ЗЕЛЕНый**, начальник парвозной службы директор-полковник тяги **УТКИН**, начальник вагонной службы директор-полковник тяги **ХАХАЕВ**, начальник грузовой службы директор-полковник движения **ВАРГИН**, начальник службы связи директор-полковник связи **МОСТОВОЙ**, зам. нач. службы пути директор-полковник пути и строительства **КОРОЛЬКОВ**, начальник Свердловского отделения движения директор-полковник движения **ПОПОВ**, начальник Н-Тагильского отделения движения директор-полковник движения **АРТЮШИН**, участковые диспетчеры **ОСТАШЕВСКИЙ** и **РЕПЬЕВ**, машинисты **СЮРОКИН**, **ДАВИДОВ**, **КОВЯЗИН**, **СИТНИКОВ**; нач. Свердловского парвозного отделения директор-полковник тяги **СУГАК**, составители **СЫРОЕДИН** и **СВАЛОВ**, начальник станции Свердловск-сортировочная директор-полковник движения **САВКО**, секретарь узлового парктома станции Надеждинск **СИВОВ**, поездной вагонный мастер **ХОЗЫРЕВ**, главный кондуктор **КУПРИЯНОВА** и другие.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 30 марта

Войска 2-го БЕЛОРУССКОГО фронта завершили разгром данцигской группы немцев и 30 марта штурмом овладели городом и крепостью **ГДАНЬСК (ДАНЦИГ)** — важнейшим портом и первоклассной военно-морской базой немцев на Балтийском море.

Над **ГДАНЬСКОМ** поднят национальный флаг Польского государства.

В боях за город **ГДАНЬСК** войска фронта взяли в плен 10.000 немецких солдат и офицеров, а также захватили следующие трофеи: самолетов — 84, танков и самоходных орудий — 140, полевых орудий — 358, минометов — 566, пулеметов — 1.397, бронепоездов — 15, подводных лодок — 45, паровозов — 306, железнодорожных вагонов —

6.675, судов различного тоннажа — 151, складов с вооружением, боеприпасами и продовольствием — 214. Противник потерял только убитыми более 39.000 солдат и офицеров.

Войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта, перейдя в наступление, форсировали реки **ГРОН** и **НИТРА**, прорвали оборону противника по западным берегам этих рек и, продвинувшись вперед на 50 километров, овладели городами **КОМАРНО**, **НОВЫ ЗАМКИ**, **ШУРАНЫ**, **КОМЬЯТИЦЕ**, **ВРАБЛЕ** — сильными опорными пунктами обороны немцев на Братиславском направлении, а также заняли более 450 других населенных пунктов.

Одновременно войска фронта, наступая по южному берегу **ДУНАЯ**,

6. Отменить не менее 14 длительных предупреждений. Полностью обеспечить бесперебойное движение поездов в период весеннего паводка, хорошо подготовиться к весенне-летним путевым работам и выполнять ежедневно план ремонта пути на 105 проц. при высоком качестве работ.

7. В апреле и за первое полугодие выполнить план ремонта обустройств связи и СЦБ на 105 проц. Не иметь задержек поездов по неисправности СЦБ и связи.

8. Обеспечить к 1 мая подготовку к летним пассажирским перевозкам вокзалов и пассажирских составов.

9. На высоком агротехническом уровне провести весенний сев в совхозах и подсобных хозяйствах. Широко охватить железнодорожников индивидуальным и коллективным огородничеством.

10. План жилищного строительства выполнить в апреле и за первое полугодие на 105 процентов.

Одновременно требуем от металлургов и горняков:

1. Обеспечить равномерную погрузку и выгрузку грузов в течение суток, не допуская ослабления в ночное время, и обеспечить равномерную выдачу порожняка железнодорожным станциям из под выгрузки, избегая его накопления к концу суток.

2. Сократить простой вагонов под грузовыми операциями в апреле и в первом полугодии на 10 процентов.

3. Полностью выполнить требования железнодорожников **Н-Тагила**, **Свердловска**, **Надеждинска** и **Егоршино** о реализации плановых работ по развитию внутризаводского транспорта в первом полугодии 1945 года.

На предмайское соревнование вновь вызываем коллективы Южно-Уральской и Пермской железных дорог, а также металлургов и горняков Свердловской области.

Для выполнения взятых социалистических обязательств мы будем всемерно внедрять и шире распространять испытанные стахановские методы труда тт. **Закорко**, **Лунина**, **Коробкова**, **Алексева**, **Кожухаря**, **Краснова**, **Казанцева**, **Черепанова**, **Катаева**, **Осташевского** и других новаторов железнодорожного транспорта, всемерно укреплять воинскую дисциплину, организованность и порядок на предприятиях, бороться за точное и неуклонное выполнение приказов и распоряжений.

В завершающий период великой отечественной войны мы, железнодорожники Свердловской магистрали приложим все силы и энергию, чтобы свято выполнить клятву уральцев великому Сталину, ответим на новые победы Красной Армии десятками и сотнями сверхплановых маршрутов для нужд фронта и промышленности сталинского Урала.

заняли более 30 населенных пунктов.

Войска 3-го **УКРАИНСКОГО** фронта, продолжая наступление к западу от озера **БАЛАТОН**, 30 марта овладели городами **ЗАЛАЭГЕРСГ** и **КЕСТЕЛЬ**, а также заняли более 150 других населенных пунктов.

Одновременно войска фронта, совместно с войсками болгарской армии, прорвали оборону противника южнее озера **БАЛАТОН** и, продвинувшись вперед до 30 километров, овладели городами **НАДЬБАЙОМ**, **БЕГЕНЕ**, **МАРЦАЛИ** и **НАДЬЯТАД** — сильными опорными пунктами обороны немцев, прикрывающими нефтяной район **НАДЬМАНИЖА**, а также заняли более 100 других населенных пунктов.

Войска фронта севернее города **КЕСЕГ** пересекли австрийскую границу и вступили на территорию Австрии.



# Методы Лунина и Коробкова—каждому паровознику!

Проходившая 28 марта дорожная конференция паровозников-лунинцев, вскрыв крупные недостатки в распространении на дороге методов Лунина, Коробкова, Алексеева наметила практические мероприятия по развитию лунинского движения. Включившись в предмайское соревнование паровозники решили охватить лунинским движением не менее 60 процентов паровозного парка дороги. Ниже мы печатаем сокращенные выступления отдельных участников конференции.

## ВОЗРОДИТЬ НА ДОРОГЕ ЛУНИНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Из доклада начальника паровозной службы директора полковника тяги тов. И. В. УТКИНА

За последнее время на нашей дороге значительно ослаблена борьба за внедрение испытанных лунинских методов труда. В результате бездушного косного отношения ряда руководителей депо к машинистам-лунинцам лунинское движение пошло на убыль.

Основной причиной этого являются срывы спаренной езды, создавшие на многих паровозах обезличку и незаинтересованность бригад в уходе и содержании паровоза. В январе на дороге допущено 1093 случая срывов спаренной езды и в феврале 883 случая. Особенно неблагоприятно положение на Свердловском отделении.

Обучение паровозников слесарному делу было запущено. По дороге 15 проц. машинистов не имеют слесарной квалификации, среди помощников машинистов — 39 проц. и кочегаров — 82 процента. Это привело к увеличению случаев брака и межпоездного ремонта.

В депо Свердловск-сортiroвочная руководители не занимаются лунинским движением. Стойла для лунинских паровозов не выделены, инструментом бригады не обеспечены и даже не ведется учета денежной экономии, которой добиваются отдельные бригады бережливым уходом за паровозами. Инженерно-технические работники стоят в стороне от лунинской инициати-

вы, не распространяют передовой опыт.

Однако и в этих условиях на дороге немало горячих последователей Лунина. Машинисты гг. Голубев, Сорокин, Кунцевич, Ковязин, Агафонов, Старков содержат свои локомотивы в образцовом техническом состоянии, с высокой скоростью водят поезда и дают большую экономию топлива.

Задача состоит в том, чтобы шире распространить опыт передовиков, по-настоящему возродить лунинское движение на дороге. Для этого нужно прежде всего прекратить срывы спаренной езды, всемерно расширить количество хозрасчетных паровозов, организовать практические занятия по овладению паровозниками слесарным делом, снабдить бригады необходимым инструментом и запасными частями для ремонта паровозов, выделить в каждом депо стойла, повести решительную борьбу за налаживание работы паровозов по графику оборота и восстановить кольцевую езду.

Необходимо шире внедрить коробковский метод, а также опыт нижеднепровского машиниста т. Алексеева в сокращении разрыва между технической и коммерческой скоростью, через дорожную и отделенческую печать шире пропагандировать передовой опыт лучших машинистов-лунинцев дороги.

## Создать условия лунинцам

И. П. ГОЛУБЕВ—машинист депо Свердловск-пассажирская

Лунинское движение в нашем паровозном депо незаслуженно забыто. Машинисты-лунинцы у нас есть, но ими никто не интересуется, помощи они не получают.

До сих пор в депо не выделено для лунинских бригад смотровой канавы. Поэтому осмотр паровозов и ремонт их производится от промывки до промывки.

Много вредит лунинскому уходу за паровозами обезличка, обучение молодых машинистов лунинскому уходу за локомотивом предоставлено самотеку. Этим делом по-настоящему никто не занимается.

Наши паровозники далеко не все знакомы с слесарным делом и обучении их никто не заботится. Весь ремонт отдан на откуп комплексным бригадам. Необходимым инструментом для производства мелкого и текущего ремонта паровозные бригады не обеспечены.

Руководству паровозного депо Свердловск-пассажирская необходимо создать машинистам-лунинцам все необходимые условия для нормальной работы. В первую очередь нужно непременно выделить рабочую кана-

ву, обеспечить бригады требуемым набором инструмента, вплотную заняться обучением молодых машинистов слесарному делу, прививать им лунинские приемы ухода за маши-

ной.

Первое и основное качество лунинца-машиниста неустанно следить за своим локомотивом, содержать его в образцовом состоянии.

Всякий возникающий текущий ремонт паровоза я произвожу силами своей бригады. Для этого у нас всегда имеется необходимый инструмент, материалы и запасные части. Члены бригады хорошо знают слесарное дело, они имеют 4 и 5 рабочие разряды. Если наша машина стает на промывочный ремонт, мы считаем своей святой обязанностью деятельно помогать комплексной бригаде. Мой кочегар и помощник повышают свою квалификацию. Для этого мы систематически устраиваем



С. АНАНИН—машинист-лунинец паровозного депо Свердловск-сортiroвочная. Фото Ф. Соболева.

## Вызываю тов. Давыдова

ТОКАРЕВ—машинист депо Нушва

Я машинист молодой, но паровоз мой находится не на плохом счету в депо. Работая по-лунински, я постоянно приучаю и членов своей бригады относиться к машине по-хозяйски.

Из месяца в месяц моя бригада экономит топливо, добивается перевыполнения норм технической и участковой скорости. Наш хозрасчетный паровоз дает каждый месяц до 1000 и более рублей экономии. В марте норму технической скорости я перевыполнил на 6,5 километра в час, сберег 5,5 тонн топлива, используя исключительно один богословский уголь.

Вступая в предмайское социалистическое соревнование я обязуюсь перевыполнять нормы технической скорости не меньше 6 километров в час, использовать один богословский уголь, давая ежемесячно 5 процентов экономии и передавать опыт своим товарищам в депо. Вызываю на соревнование передового машиниста-коробковца депо Камышлов тов. Давыдова!

## Исправная машина—не подведет

М. Н. КОВЯЗИН—машинист депо Тюмень

Первое и основное качество лунинца-машиниста неустанно следить за своим локомотивом, содержать его в образцовом состоянии.

Всякий возникающий текущий ремонт паровоза я произвожу силами своей бригады. Для этого у нас всегда имеется необходимый инструмент, материалы и запасные части. Члены бригады хорошо знают слесарное дело, они имеют 4 и 5 рабочие разряды. Если наша машина стает на промывочный ремонт, мы считаем своей святой обязанностью деятельно помогать комплексной бригаде. Мой кочегар и помощник повышают свою квалификацию. Для этого мы систематически устраиваем

читки интересных технических статей по паровозному хозяйству.

Исправная машина никогда не подведет механика. Это верно. Из месяца в месяц на своем паровозе мы добиваемся лучших измерителей. В январе, например, я со своей бригадой норму технической скорости перевыполнил на 5 километров в час, перевез сверх плана 14110 тонн груза. В феврале мы добились еще лучших измерителей. За 3 месяца нынешнего года я со своим напарником сэкономил более 520 тонн топлива.

На своем паровозе мы ни разу не имели ни одного пункта межпоездного ремонта. Сейчас мы сделали

## КООПЕРИРОВАННЫЙ РЕМОНТ ПАРОВОЗОВ

В. П. БОРЦОВ—начальник депо Свердловск-пассажирская инженер-майор тяги

Несмотря на то, что в нашем депо лунинское движение незаслуженно было предано забвению, лучшие машинисты гг. Голубев, Логинов, Соколов и другие продолжали работать по-лунински.

Сейчас партийная и профсоюзная организации при участии передовых машинистов развернули работу по широкому внедрению этого замечательного метода.

Лунинский уход за паровозом сразу же дал свои положительные результаты: уменьшились срывы спаренной езды, увеличилось проследование поездов по графику, значительно возросла техническая скорость.

Одним из факторов внедрения лунинского движения явилось возро-

ждение в депо метода кооперированного ремонта, который мы широко применяли в 1942—43 гг. Паровозные бригады объединились для производства промывочного ремонта своих локомотивов и теперь сдвигают их без помощи комплексных бригад.

Инициатива возрождения кооперированного ремонта в депо принадлежит машинисту-инструктору тов. Соколову. Первыми отремонтировали свои локомотивы за одну смену бригады машинистов гг. Никулина и Половинкина. Сейчас уже 4 паровоза вышли из промывочного ремонта.

Я думаю, что оправдавший себя метод кооперированного ремонта найдет последователей и в других депо нашей дороги.

## Крепить дружбу движенцев и паровозников

Б. ОСТАШЕВСКИЙ—диспетчер Тагильского отделения инженер-лейтенант движения

Мне, как движенцу, впервые приходится выступать на конференции паровозников. Дружба паровозников с движенцами—великое дело. Она поможет нам выполнять государственный план грузоперевозок, бесперебойно снабжать фронт и промышленные предприятия.

Диспетчер во многом может помочь машинисту в уходе за паровозом и в правильном его использовании. Своевременное предупреждение о предстоящих стоянках дает возможность машинисту вовремя предупредить необходимый ремонт паровоза, предупредив заранее об отправлении поезда бригада своевременно подготовит топку и меньше израсходует угля. Я, как диспетчер, часто подсказываю неопытным машинистам, как выйти из трудного положения.

Работая в тесном содружестве паровозным диспетчером т. Моисеевым, я обязуюсь всячески облегчать машинистам работу на своем участке, создавать им все условия для перевыполнения норм технической и участковой скорости и оборота паровоза.

## Хозрасчет на паровозе

Из доклада главного бухгалтера паровозной службы тов. А. А. АНИКИНА

В условиях отечественной войны, когда развитие всей нашей промышленности требует максимальной мобилизации всех резервов, внедрение хозрасчета на паровозе приобретает особо важное значение.

Опыт показал, что хозяйственный расчет на паровозах улучшает взаимоотношения паровозной бригады с ремонтными цехами, ликвидирует расточительное расходование материалов, запасных частей, смазки и топлива. Бригады, заинтересованные в снижении стоимости ремонта своего паровоза, берут под контроль наряды на сдельную работу, количество выписываемых материалов, сами борются за оздоровление локомотива.

Однако до сих пор некоторые начальники хозяйств еще слабо выписывают в экономик, плохо соблюдают финансовую дисциплину, начальники депо и главные бухгалтеры небрежно ведут учет и перичную производственную документацию (маршруты паровозных бригад, наряды, требования). В результате всего этого, в 1944 году служба имела миллионы рублей убытка.

Сейчас для лунинских паровозов введен хозрасчетный договор, который заключают бригады с начальником депо. Нужно шире распространить это важное мероприятие.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.