

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 40 (2670) | Четверг, 5 апреля 1945 г. | Год издания 12-й | Цена 15 коп.

## СВЕРДЛОВСК—ТАГИЛ

По итогам работы в марте дорожная оценочная комиссия присудила первое место Свердловскому отделению движения, которое по сравнению с февралем улучшило почти все производственные измерители, на 20 процентов против нормы снизило рабочий парк, на 103 процента выполнило задание по обороту вагонов, на 18 процентов по сравнению с февралем увеличилось на отделении проследование поездов по расписанию. Возросла погрузка, выгрузка и участковая скорость, хотя эти три измерителя далеки еще до нормы.

Однако на отделении далеко не все благополучно. Есть измерители, которые систематически не выполняются, отчего первенство этого коллектива не может быть длительным и устойчивым.

Из месяца в месяц не выполняется государственный план погрузки и выгрузки. Так, например, в феврале и марте отделение погрузило всего лишь 82,9 процента и выгрузило 82 процента к государственному плану. Не поднялась грузовая работа и в первые дни апреля. Об этом серьезном отставании ни на минуту не должны забывать руководители отделения (нач. т. Попов), а также и весь коллектив.

Для дальнейшего подема работы свердловские железнодорожники должны в первую очередь улучшить развоз местного груза внутри узла, повседневно оберегать от зашивки решающую станцию Свердловск-сортировочная, которая в апреле уже успела ухудшить свою работу и при наличии свободных парков допускает задержки поездов.

Хороших успехов в марте добился коллектив тагильских железнодорожников. Выполнение отделением ряда производственных измерителей сделало его серьезным конкурентом в соревновании со Свердловским отделением, претендентом на первенство.

Развернувшееся в марте соревнование железнодорожников с металлургами и угольщиками дало возможность тагильчанам добиться четкой

и слаженной работы с транспортными цехами клиентуры, навести порядок и поднять культуру в грузовой и поездной работе. В результате этого на отделении резко сократился простой вагонов, на 20 процентов против февраля ускорился их оборот.

За истекший месяц тагильские железнодорожники на 20 процентов перегнали свердловчан по отправлению поездов по графику, на 105 процентов выполнили план погрузки и на 90 процентов выгрузки.

Такое улучшение работы свидетельствует о том, что Тагильское отделение, имея в своих рядах много передовиков соревнования, мастеров своего дела Осташевского, Моисеева, Патрикеева, Балакина и других, имеет все возможности не только для частичного улучшения работы, но и систематического выполнения и перевыполнения государственного плана перевозок.

Однако, добившись не плохих успехов, Тагильское отделение не завоевало первенство в соревновании, оно разделило с егоршинскими движущими второе место на дороге.

Железнодорожники Тагила не выполнили норму оборота вагона, не справились с заданием по погрузке металла, плохо используют электровазы и больше, чем другие отделения, допускают брака в работе. Отделение не использовало также всех возможностей для выполнения графика движения поездов.

Тагильское отделение — верный и серьезный кандидат на первенство, и оно получит это первенство, если преодолет отставание по некоторым измерителям своей работы.

В ответ на блестящие успехи Красной Армии на фронтах отечественной войны железнодорожники уральской магистрали все шире развертывают предмайское соревнование, в котором добиваются все новых производственных успехов. Навсегда покончить с отставанием, выполнить и перевыполнить взятые обязательства и вывести дорогу в число передовых магистралей Союза — первейший долг всех железнодорожников.

## В Управлении дороги

За проявленную инициативу и энергию в борьбе за улучшение работы станции Свердловск-сортировочная, в результате чего коллектив станции за работу в феврале получил переходящее красное знамя НКПС, зам. начальника дороги директор-полковник движения т. Оборотов наградили особо отличившихся работников станции Свердловск-сортировочная.

Значком «Ударнику сталинского призыва» награждены техник Аксенов Н. П., оператор Поль Н. Г., дежурный пристанционного поста Лодочников А. К., сигналист Кропачева К. С., начальник отдела приема и увольнения Русских С. Ф., председатель местного Удильов П. К. и ст. стрелочник Михалева М. С.

Нагрудным значком «Отличный движенец» награждены начальник нечетной системы Бородин И. Д., зам. начальника станции Викулов А. И., старший маневровый диспетчер Колошицын П. М., маневровый диспетчер Коцысов Д. И., дежурный по нечетному парку формирования Ольханов П. Т., старший бахмачник Панфилов П. И., дежурный по станции южного парка Соболев В. М. и составитель Хрунов И. И.

Нагрудным значком «Отличный связист» награждены старшие радиомеханики Спицин Г. М. и Матвеев Г. Н., нагрудным значком «Отличный административный работник» награждена зам. главного бухгалтера Водовозова Л. И.

## Добьемся в апреле досрочного выполнения месячного плана погрузки и выгрузки!

### Итоги работы дороги в марте

В марте месяце дорога выполнила задание по обороту вагонов на 103,2 проц., ниже нормы держала рабочий парк, улучшила отправление поездов по графику. План погрузки выполнен на 97,1 процента, выгрузки — на 89,7. Имея заниженный рабочий парк вагонов, хорошую маневренность узлов и станций дороги, тем самым имеет все условия для дальнейшего подема поездной и грузовой работы.

По итогам соревнования оценочная комиссия признала победителями, занявшими первые места:

**СВЕРДЛОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ** (нач. т. Попов).

**СТАНЦИИ СМЫЧКА** (нач. т. Минюхин), **ВАГАЙ** (нач. т. Павлинский) и **БОГОСЛОВСК** (нач. т. Турышев).

**ВАГОННЫЙ УЧАСТОК СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНАЯ** (нач. т. Цикунов).

**ДИСТАНЦИИ ПУТИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ И НАДЕЖДИНСКАЯ** (нач. тт. Корякин, Булахов).

**ДЕПО СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНАЯ** (нач. тов. Воробьев).

**ЕГОШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ** (нач. т. Протасов).

**СКЛАД ТОПЛИВА СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** (нач. т. Лобанов).

**ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** (нач. т. Глаголев).

**ЖИЛИЩНО-РЕМОНТНАЯ КОНТОРА СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** (нач. т. Елисеев).

**СВЕРДЛОВСКИЙ УЧАСТОК ДОРСТРОЯ** (нач. т. Колмогоров).

☆☆☆

Свердловскому отделению движения присуждено первое место за то, что оно по сравнению с февралем на 20 процентов ускорило оборот вагона и выполняет его сейчас на 103 процента. Рабочий парк доведен до 80 процентов нормы. Возросли участковая скорость и отправление поездов по расписанию. Второе место присуждено Тагильскому и Егоршинскому отделениям.

Хорошо работала в марте станция Смычка. Коллектив станции добился снижения простоя вагонов на 14 процентов по сравнению с февралем. План погрузки выполнен на 113 процентов и выгрузки на 101 процент.

Отстают в соревновании и не выполнили взятых обязательств Кузинское отделение движения, Тюменское паровозное отделение и депо Тюмень, склад топлива станции Кушва, станции Кын и Подволошная, Тагильский вагонный участок, дистанция пути Свердловск-сортировочная, Кушвинская дистанция связи, вокзал станции Алапаевск.

## От Советского Информбюро

### Оперативная сводка за 4 апреля

В течение 4 апреля в полосе фронта севернее Карпат, юго-западнее города **НОВЫЙ ТАРГ**, войска 4-го **УКРАИНСКОГО** фронта наступая совместно с чехословацкими войсками, заняли более 60 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **СЛАНИЦА**, **НАМЕСТОВО**, **МУТНЕ**, **БРЕЗА**, **ЛОКЧА**, **РУСТИН**, **ПРИБИШ**, **ВЕЛИКАЯ БЯРОВА**, **СВЯТОЙ МИКУЛАШ**, **СЕЛНИЦА**, **ПАЛУДЗА**, **БОДИЦЕ** и железнодорожные станции **ПОДБЕЛЬ**, **СЕДЛЯЦКА**, **ДУБОВА**.

Войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта 4 апреля штурмом овладели важным промышленным центром и главным городом Словакии — **БРАТИСЛАВА** — крупным узлом путей сообщения и мощным опорным пунктом обороны немцев на **ДУНАЕ**, а также заняли на территории Чехословакии более 60 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **ГАНДЛОВА**, **НОВАЯ ЛЕГОТА**, **ОСЛАНЫ**, **ВЕЛИКИЕ ОСТРАТИЦЕ**, **ПЕШТЯНЫ**, **ТРЕВАТЫЦЕ**, **ДЕГТИЦЕ**, **НАДАШ**, **РАЧЕШТОР** и железнодорожные станции **ГАНДЛОВА**, **РИВАНЫ**, **ПЕШТЯНЫ**. Одновременно войска

преодолели горы Малые Карпаты и заняли и загну от них населенные пункты **РАРБОК**, **КУХИНЯ**, **ПЕРНЕК**, **МАРИАНКА**. В боях за 3 апреля войска фронта взяли в плен более 4600 солдат и офицеров противника.

Юго-восточнее и южнее **ВЕНЬ** войска 3-го **УКРАИНСКОГО** фронта, продолжая наступление, с боем заняли город **БАДЕН** и более 30 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **ПУРБАХ**, **БРАЙТЕНБРУНН**, **МАННЕРСДОРФ**, **ЗОММЕРАЙН**, **ГЕТЦЕНДОРФ**, **ВИННЕРХЕРБЕРГ**, **ГИМБЕРГ**, **ЦВЕЛЬФАКИНГ** (8 километров юго-восточнее Вены), **ГААДЕН**, **ХАЙЛИГЕНКРОЙЦ**, **ГРОССАУ**, **САНКТ-ФАЙТ**. Одновременно западнее и юго-западнее озера **БАЛАТОН** войска фронта, действуя совместно с войсками болгарской армии, завершили очищение от противника юго-западной части Венгрии и на территории Югославии заняли населенные пункты **РОГАЧЕВЦЫ**, **ДОМАЙНЦИ**,

**СКАКОВЦИ**, **ЛИПОВЦИ**, **ГАНЧАНЦЫ**, **ИНЦЕ**, **ХОДОШАН**, **ГОРИЧАН**, **ДОЛЬНИ**, **МИХАЛЕВЕЦ**. В боях за 3 апреля войска фронта взяли в плен более 9000 солдат и офицеров противника и захватили следующие трофеи: самолетов — 142, танков — 42, бронетранспортеров — 25, полевых орудий — 115, пулеметов — 84, автомашин — 300, паровозов — 42, вагонов — 680, складов с боеприпасами, вооружением и продовольствием — 17.

В результате наступления с 16 марта по 4 апреля войска 2-го и 3-го **УКРАИНСКИХ** фронтов завершили освобождение от немецких захватчиков всей территории Венгрии.

На других участках фронта существенных изменений не было.

За 3 апреля на всех фронтах подбито и уничтожено 26 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 29 самолетов противника.



Виктор Владимирович БАЛАКИН — передовой диспетчер Н-Тагильского узла, систематически перевыполняет нормы развоза местного груза. Фото Ф. Соболева.

## Дневник соревнования железнодорожников с металлургами и горняками

За 3 апреля дорога недовыполнила план погрузки на 193 и выгрузки на 40 вагонов.

Перевыполнено суточное задание погрузки железной руды, кокса, крепежа, огнеупоров, флюсов, серного сырья, муки и зерна.

План погрузки и выгрузки перевыполнили отделения Камышловское и Кузинское и выгрузки — Свердловское и Егоршинское.

Сорвали погрузку 392 вагонов Богдановичское рудоуправление, Свердловское, Благодатское и Высокогорское рудоуправления, НТМЗ. Не справились с выгрузкой НТМЗ, Новотрубный завод, Уралмаш, трест Богословуголь, Егоршинские, Богословские и Волчанские копи.



# Тагильские железнодорожники! Крепите производственную дружбу с металлургами и горняками, боритесь за первенство в предмайском соревновании!

## Тагильское отделение на под'еме

Плохой славой пользовалось на дороге Нижне-Тагильское отделение. На протяжении ряда лет важнейший измеритель работы оборот вагона не выполнялся, организация движения была запущена. В отделении существовала вредная теория, что в условиях Тагила улучшить работу невозможно.

Нужны были радикальные меры для выправления создавшегося положения.

Ежедневные вечерние отчеты о работе были подчинены тому, как выполняется график движения. Прежде диспетчеры часто не могли объяснить причин срыва поездов с графиков, указать виновных. Теперь с них стали требовать отчета за каждый поезд. Было введено в практику для совместного разбора причин нарушения графика вызывать паровозников, электровозников, кондукторов, вагонников, путейцев.

Большую помощь оказал Тагильский горком ВКП(б). Была оживлена политико-воспитательная и агитационно-массовая работа на отделении. Широкой волной разгорелось соревнование железнодорожников с угольщиками, а затем и с металлургами. Все это не замедлило сказаться положительно на работе отделения.

В марте отделение добилось значительного ускорения оборота вагона. Повзрослели отправление и проследование поездов по графику, улучшилась грузовая работа.

Если в прошлом году отправление поездов по графику на отделении составляло 62,4 проц., проследование 31,7 проц., то в марте нынешнего года оно возросло по отправлению до 73,2 и по проследованию до 47 процентов. Выполнение участко-

вой скорости поднялось на 13,6 проц., на 31 проц. увеличилась погрузка, на 12,2 — выгрузка, на 35 процентов снижен рабочий парк вагонов.

В борьбе за график и улучшение всей работы отделения росли люди. Поездные диспетчеры тт. Остапенский, Попомарев завоевали звание лучших диспетчеров дороги. Рекордных показателей по развозу местного груза и выгрузке добился дежурный по отделению т. Патрикеев: 24 марта коллектив его смены выполнил задание по развозу местного груза на 131 проц., выгрузки на 111,1 проц., при этом отправление и проследование поездов по графику на участке Смычка—Гороблагодатская составило 78,2 процента.

Новаторы машинисты-электровозники тт. Калинин и Филимонов стали часто водить тяжеловесные составы на участке Гороблагодатская — Смычка. Главные кондукторы тт. Кузовенков и Смыков образцово сопровождают сборные поезда, вдвое сокращая время их обработки.

Н-Тагильское отделение на под'еме. Но впереди еще много дела. У нас много недостатков, которые

общими усилиями нужно в ближайшее время устранить. При выполнении и перевыполнении общего плана погрузки мы не справились с погрузкой черных и цветных металлов, отстаем с выполнением регулировочных заданий.

В выполнении плана погрузки металла тормозит клиентура, в частности работники под'ездных путей НТМЗ. Поданный порожняк под погрузку металла продвигается по заводским путям недопустимо медленно, задерживается под грузовыми операциями. При наличии договорного срока нахождения вагонов на под'ездных путях НТМЗ, нередко случаи, когда порожняк весь остается не загруженным и на следующие сутки. По 5—6 часов простаивают выгруженные вагоны в ожидании выводки с под'ездных путей Тагилстроя.

В соревновании с металлургами тагильские железнодорожники добились первых серьезных успехов. Дело чести тагильчан в предмайском соревновании вывести отделение в передовые по дороге.

**М. АРТЮШИН** — начальник Н-Тагильского отделения директор полковник движения.

## Планировать работу на каждый час

Успешно регулировать движением грузопотоков на отделении без плана невозможно. Поэтому строгое планирование своей работы стало для меня законом.

Каждый раз перед началом дежурства я в первую очередь осведомляюсь на диспетчерских кругах с положением на отделении, знакомлюсь по графикам с подходами и разложением поездов. Планируя работу, я всегда тесно увязываюсь с клиентурой, выясняя где какой груз имеется, сколько его, что можно передать на станцию клиентуры, что принять от них.

Хорошая производственная дружба налажена у нас с дежурным по станции Западная тов. Елагиним. Он мне всегда сообщает о наличии у него на станции груза и порожняка, выставляет свои требования. В короткой деловой беседе мы согласовываем свой план работы, составленный на каждый час дежурства, договариваемся о том, сколько и какого груза подать на станцию Западная.

Характерным в этом отношении было дежурство 26 марта. Заснуив на дежурство, я вызвал тов. Елагина к телефону, сообщил ему задание. Мы решили соревноваться, заключили договор, в котором я

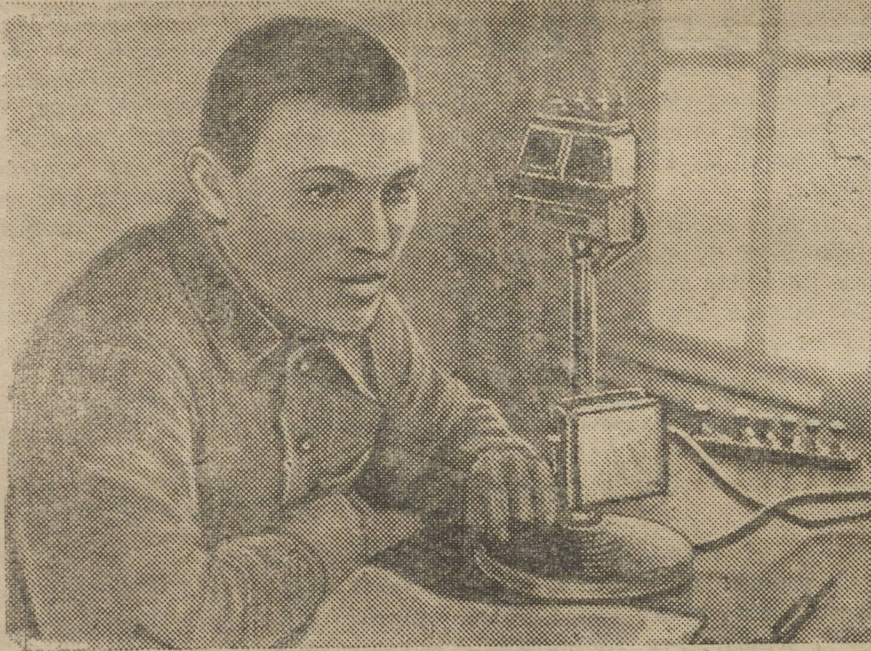
поставил тов. Елагину условия принять от меня и обеспечить выгрузку семи передач. Елагин дал встречный вызов — принять 8 передач.

Боевое это было дежурство. Задание по развозу местного груза было перевыполнено по отделению на 249 вагонов. Соревнование с тов. Елагиним дало свои результаты. Он выполнил свое слово, принял от отделения все намеренные планами передачи.

Успех этого дежурства можно смело сказать решил строго разработанный план работы. Прежде работа планировалась целиком на сутки, это усложняло оперативное руководство. Я решил планировать работу по часам. И сразу понял, что так работать много легче. Действительно, каждый час я видел положение на отделении, как в зеркале. Каждый прошедший час начальнику отделения подавался сводка о ходе выполнения задания.

Почасовое планирование оправдало себя. Так строить свою работу начали у нас и другие дежурные по отделению.

**Н. ПАТРИКЕЕВ** — дежурный по Н-Тагильскому отделению, инженер-лейтенант движения.



Петр Андреевич ЕДЕЛЬГИН — передовой дежурный по горке станции Смычка. Фото Ф. Соболева.

формирование поезда 22—25 минут вместо 50 по норме. Другой составитель Анатолий Губин, формируя поезд по методу Катаева, производит маневры с толчка на башмаки, затрачивая на формирование поезда 18 минут, вместо часа.

Славно поработали и горочники. Лучший составитель т. Перевозкин сформировал в марте 94 красновских поезда, затрачивая на расформирование составов вдвое меньше положенного времени. Составитель Андрищенко сформировал за месяц 84 красновских поезда. В марте горочники сформировали 31,2 процента поездов по методу Краснова.

Борясь за снижение простоя вагонов замечательную инициативу проявили работники технической конторы: они ввели предварительную раз-

метку составов на станциях Западная и Площадка. Это позволило в парках прибытия значительно сократить простой разборочных поездов и устранило возможную задержку размеченных поездов на подходах. Организовано предварительное списывание вагонов на горке. Здесь списчики подбирают документы, размечают вагоны для выводки из вагонного депо, выявляют бездокументные вагоны, устанавливая с каким поездом и когда они прибыли на станцию.

Это мероприятие дало свои положительные результаты. В феврале на станции простаивали 56 бездокументных вагонов. Теперь с введением штата списчиков на горке в марте обнаружено только 3 бездокументных вагона.

## На достигнутом не остановимся

В соревновании с металлургами коллектив работников станции Смычка добился в марте крупных успехов. Рабочий парк станции по сравнению с февралем снижен в марте на 324 вагона. Простой транзитного вагона с переработкой снижен на 14 часов и под грузовыми операциями на 10,6 часа. План погрузки выполнен на 113 процентов, выгрузки на 100,5 процента. Выполнение плана породовой погрузки: по коксу—176,7 процентов к плану, руды—154,1 процента, флюсов—106,5 процента, метизов—102,7 процента. Отправление поездов по графику выполнено на 81,2 процента.

Отлично в марте работала смена маневрового диспетчера т. Бородина, перевыполнившая задание по развозу местного груза на 720 вагонов, значительно превысила она и задание по приему и отправлению поездов. Используя передовые методы работы лучший составитель дороги тов. Вахрушев затрачивает на

## Ширить движение тяжеловесников

26 марта мне предложили принять поезд, превышающий весовую норму на 800 тонн. Таких тяжеловесных поездов в нечетном направлении у нас из машинистов еще никто не водил.

Я искренне обрадовался, потому что давно мечтал провести тяжелый состав именно в этом, «трудном» направлении, разбить неправильное мнение отдельных машинистов о невозможности водить тяжеловесные поезда по участку Смычка-Кушва. Приняв поезд, я с диспетчером

Одним из пунктов социалистических обязательств в соревновании с металлургами и горняками у нас было: снизить простой вагона за счет большей маневренности станции Западная. Подборка вагонов для НТМЗ стала производиться по фронтам выгрузки, для чего было выделено два специальных пути в сортировочном парке. Такое мероприятие устранило повторную переработку вагонов на станции Западная и повысило ее маневренность. Но прибытии передач на станцию Западная вагоны сразу подзываются к фронтам погрузки и выгрузки. Простой вагонов под грузовыми операциями теперь снижен на 36 процентов.

Достигнутые успехи не вскружат нам голову. Коллектив станции, включаясь в предмайское социалистическое соревнование, принял на себя новые повышенные обязательства и добьется еще лучших показателей.

**В. МИНЮХИН** — начальник станции Смычка, директор-полковник движения.

договорился о пропуске по участку без задержки, заключил с ним договор на одну поездку. Работать в этот день было трудно. Пурга и снег затрудняли ход поезда. Но я крепко надеялся на свою машину, и она не подвела. Поезд прошел строго по графику.

Впреки договоренности, в Гороблагодатской мне пришлось стоять. Однако, не смотря на это я нагнал опоздание, преодолел все трудные участки и поезд привел на место назначения раньше графика. За этот день я сделал пять рейсов, провел 7 тяжеловесных поездов.

30 марта снова сделал три рейса и провел 5 тяжеловесных поездов 1 апреля в Кушве для меня подготовили тяжеловесный поезд. Когда я брал его, многие сомневались, говорили, что не под силу мне будет эта задача. Но я решительно повел поезд и проследовал по участку Кушва—Смычка с перевыполнением нормы технической скорости более, чем в два раза.

Достигнутые успехи не предел. Вступая в предмайское соревнование, мы решили со своим помощником провести в апреле не менее 15 тяжеловесных составов. Вызывая на соревнование машинистов нашего электродепо тт. Трофименко и Первалова, я хочу обратиться через газету «Путевка» ко всем машинистам дороги с призывом начать борьбу за звание лучшего машиниста-тяжеловесника.

**В. КАЛИНИН** — машинист Н-Тагильского электродепо.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.