

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 42 (2672) | Вторник, 10 апреля 1945 г. | Год издания 12-й | Цена 15 коп.

График движения поездов — непреложный закон

График движения поездов является непреложным законом на железнодорожном транспорте, он свидетельствует о степени культуры в организации поездной работы, о чистоте и слаженности всех звеньев, всех служб железнодорожного хозяйства.

В графике движения заложены огромные резервы ускорения оборота вагонов и паровозов, резервы выполнения государственного плана перевозок.

В марте по сравнению с февралем дорога добилась значительных успехов. Почти на 14 процентов возросла погрузка и на 10,4 процента — выгрузка, увеличился прием и сдача поездов, поднялась участковая скорость. На 103 процента выполнено задание по обороту вагона. Но вместе с этими достижениями коллектив дороги имеет большое отставание по выполнению графика движения поездов. Правда, в марте проследование поездов по расписанию хотя и возросло, однако, выполнение этого измерителя работы составляет всего лишь 47,8 процента от нормы. Немногом выше и процент отправления.

Дорого обходится Уральской магистрали невыполнение графика движения поездов. Приходится систематически держать излишнее количество паровозов, расходовать сверх нормы много угля, содержать дополнительные кондукторские бригады. За один только прошлый месяц на дороге было потеряно около 4 тысяч поездоочасов по причине задержки составов на промежуточных станциях и кроме того, на 5 часов был превышен эксплуатационный оборот паровозов.

Дорога имеет все возможности работать строго по графику, ее техническое оснащение вполне позволяет повседневно выполнять этот измеритель работы. Все зависит от самих людей и в первую очередь от движущих, отвечающих за выполнение графика.

Диспетчер — организатор движения поездов, он хозяин на своем участке и полноправный командир. От его инициативы, умения и опыта в полной мере зависит качество поездной работы, количество отпра-

вленных и проследовавших по графику поездов. Взять к примеру тт. Остафьевского, Тарасова, Ломакина, Сенкевича и других. Эти мастера диспетчерского командования систематически добиваются отправления и проследования поездов по графику.

Особенно отличается этим тагильский диспетчер т. Остафьевский, об опыте работы которого знает теперь вся дорога. Рационализируя приемы организаций движения поездов на Алапаевском участке и внедрив некоторые новшества, он постоянно выполняет нормы приема и сдачи поездов, создает условия машинистам для максимального сокращения разрывов между участковой и технической скоростью, выполняет график движения поездов.

Но далеко не все диспетчеры работают так как т. Остафьевский, как другие передовики соревнования. Много есть еще и таких работников в коллективе движущих, которые не ведут настоящей борьбы за график, не выступают организаторами соревнования за четкую и слаженную работу, не применяют в своем деле стахановские методы труда.

Только этим можно объяснить слишком плохое выполнение графика на ряде участков дороги. Как можно мириться с работой диспетчеров Тюменского отделения Вагайского участка (старший диспетчер Береснев) если в марте здесь проследовало по расписанию всего лишь 14,7 процента поездов. Плохо организуют движение поездов диспетчеры Тагильского отделения на участке Смычка—Свердловск. Несмотря на то, что участок имеет электротягу, оборудован всеми совершенными видами связи, график здесь выполняется только на 42 процента.

Условия военного времени требуют от железнодорожников, чтобы транспорт работал как исправный часовой механизм. Добиться этого вполне возможно, нужно только коллективу движущих и в первую очередь диспетчерам стать настоящими организаторами поездной работы, умело применять передовые методы диспетчерского командования, быть организаторами соревнования за 100-процентное отправление и проследование поездов по графику.

Дневник соревнования

железнодорожников с металлургами и горняками

За 8 апреля дорога недовыполнила план погрузки на 325 и выгрузки на 374 вагона. Выполнено суточное задание погрузки каменного и древесного угля, цветной руды, леса, металлолома, кокса, дров, строительных грузов и муки.

Выполнили план погрузки Тагильское и Надеждинское отделения и план выгрузки—Кузнецкое отделение. Хорошо организовали погрузку Благодатский рудник и Богословское карьероуправление и выгрузку СУГРС.

Плохо работало с местным грузом Свердловское отделение. Не выполнили задание по погрузке НТМЗ, Первоуральский динасовый завод, Высокогорский железный рудник и Богословские копи. Систематически срывает погрузку Серовдромет по станции Сотрино.

Честь и слава старым кадровикам—железнодорожникам—верным патриотам Родины!

Награждение работников Свердловской дороги за выслугу лет

За безупречную и плодотворную работу на железнодорожном транспорте свыше 25 лет Народный комиссар Путей Сообщения генерал-лейтенант тов. И. В. Ковалев своим приказом № 365 от 6 апреля 1945 года награждает значком «Почетному железнодорожнику» 297 работников Свердловской дороги. Среди награжденных:

Анулов Павел Максимович — электромеханик Камышловской дистанции связи.

Алексеев Петр Алексеевич — заместитель начальника распорядительного отдела службы движения.

Андреева Наталья Михайловна — начальник станции Ежовая.

Анисимов Федор Семенович — весовщик станции Ошепково.

Ардашев Александр Константинович — машинист паровозного депо Н-Тагил.

Балашев Николай Филиппович — главный кондуктор Свердловск-пассажирского резерва.

Баранов Александр Михайлович — слесарь паровозного депо Тюмень.

Безматерных Яков Петрович — мастер пункта технического осмотра вагонов станции Свердловск-сортiroвочная.

Белов Анатолий Васильевич — слесарь паровозного депо Кушва.

Бессонов Павел Иванович — машинист паровозного депо Кузино.

Биринов Федор Емельянович — заведующий грузовым двором станции Ялтуторовск.

Брыкин Митрофан Александрович — машинист паровозного депо Егоршино.

Бульхин Александр Григорьевич — дежурный Свердловского отделения движения.

Ватухин Петр Михайлович — главный кондуктор Камышловского резерва.

Вашляев Павел Иванович — маневровый диспетчер станции Свердловск-сортiroвочная.

Вершинин Николай Ефимович — бригадир паровозного депо Н-Тагил.

Власов Петр Владимирович — бригадир Камышловской дистанции пути.

Воронов Андрей Михайлович — машинист паровозного депо Н-Тагил.

Вшивнов Прокопий Васильевич — старший диспетчер Свердловского отделения паровозного хозяйства.

Дмитриев Тимофей Иванович — поездной вагонный мастер Свердловск-пассажирского участка.

Дылдин Иван Андреевич — дорожный мастер Кыновской дистанции пути.

Елисеев Владимир Тимофеевич — машинист паровозного депо Свердловск-сортiroвочная.

Залесский Петр Яковлевич — машинист паровозного депо Тюмень.

Захаров Иван Андреевич — главный кондуктор Верхотурского резерва.

Зонов Владимир Прокопьевич — весовщик станции Свердловск-пассажирская

Измесьев Кузьма Никифорович — путеобходчик Тюменской дистанции пути.

Илюхин Федор Васильевич — начальник станции Углежжение.

Кадышевский Василий Васильевич — слесарь паровозного депо Свердловск-пассажирская.

Калашников Артемий Степанович — весовщик станции Карман.

Кинев Герман Иванович — машинист водокачки станции Илим.

Коровянов Семен Сергеевич — машинист-инструктор паровозного депо Камышлов.

Красилов Николай Ульянович — диспетчер Надеждинского отделения движения.

Крохин Павел Сидорович — старший дежурный помощник начальника распорядительного отдела службы движения.

Кузовенков Дмитрий Александрович — главный кондуктор Кушвинского резерва.

Лисицин Петр Никифорович — старший диспетчер Камышловского отделения движения.

Мальгинов Павел Яковлевич — начальник станции Алапаевск.

Мелехин Василий Павлович — машинист паровозного депо Камышлов.

Мишин Дмитрий Архипович — машинист паровозного депо Свердловск-пассажирская.

Нятин Филипп Григорьевич — машинист-инструктор паровозного депо Егоршино.

Обоскалов Петр Евдокимович — дежурный по раз'езду Юрмач.

Ознобихин Алексей Николаевич — составитель поездов станции Адуй.

Остапчук Иван Иосифович — начальник станции Билимбай.

Порфирьев Федор Васильевич — дежурный Егоршинского отделения движения.

Псалтырева Зоя Васильевна — старшая телеграфистка Тюменской дистанции связи.

Рогутенко Александр Филиппович — машинист паровозного депо Туринск.

Росланов Залиул Ахметович — путеобходчик Верхотурской дистанции пути.

Санданов Павел Кондратьевич — машинист паровозного депо Верхотурье.

Туев Александр Константинович — старший инженер грузовой службы.

Федотов Павел Михайлович — слесарь богословских паровозо-ремонтных мастерских.

Хлебин Григорий Иванович — старший ревизор службы движения.

Шведов Петр Матвеевич — мастер пункта технического осмотра Кузвинского вагонного участка.

Шестанов Николай Сергеевич — начальник станции Вырубки.

Яковлев Ефим Тимофеевич — дежурный по раз'езду Шиполово и другие.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 9 апреля

Войска 3-го БЕЛУРОССКОГО фронта, после упорных уличных боев, завершили разгром Кенигсбергской группы немецких войск и сегодня, 9 апреля, штурмом овладели крепостью и главным городом Восточной Пруссии — **КЕНИГСБЕРГ** — стратегически важным узлом обороны немцев на Балтийском море.

За день боев к 20 часам войска фронта взяли в плен свыше 27 тысяч немецких солдат и офицеров, а также захватили большое количество вооружения и разного военного имущества.

Остатки Кенигсбергского гарнизона во главе с комендантом крепости — генералом от инфантерии **ЛЯШ** и его штабом сегодня, в 21 час 30 минут, прекратили сопротивление и сложили оружие.

Северо-восточнее **БРАТИСЛАВЫ** войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта, продолжая наступление, заняли на территории Чехословакии более 40 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **СОБЛАГОВ, БЕЦКОВ, СТАРА ТУРА, СОБОТИШТЕ, ЛОПАШОВ, РАДИМОВ**. Западнее **БРАТИСЛАВЫ** войска фронта наступали по северному берегу Дуная на Вену и заняли населенные пункты **ЦВЕРНДОРФ, ОБЕРВАЙДЕН, ШЕНФЕЛЬД, ЛАСЗЕЕ, ХАРИНГЗЕЕ, ФУКСЕНБИГЛЬ, ШТРАУДОРФ, ОРТ, МАНСДОРФ, ШЕНАУ**. В боях за 8 апреля войска фронта взяли в плен более 2 тысяч солдат и офицеров противника.

Войска 3-го **УКРАИНСКОГО** фронта, продолжая уличные бои в **ВЕНЕ** заняли центр города, захватив при этом здание парламента, городской ратуши, главного поли-

цейского управления, центрального городского телеграфа, центрального Европейского банка, оперного театра. Южнее **ВЕНЫ** войска фронта с боем заняли город **БЕРНДОРФ**. В боях за 8 апреля войска фронта взяли в плен более 1700 солдат и офицеров противника, и захватили следующие трофеи: самолетов 25, танков и самоходных орудий 191, бронетранспортеров 30, полевых орудий — 245, минометов — 50, пулеметов — 106, паровозов — 30, вагонов — 1665, складов с военным имуществом — 42.

На других участках фронта существенных изменений не было.

За 8 апреля на всех фронтах подбито и уничтожено 50 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 42 самолета противника.

ОТПРАВЛЯТЬ И ВОДИТЬ ПОЕЗДА СТРОГО ПО ГРАФИКУ!

Диспетчер-организатор движения поездов

Большое и ответственное дело доверено диспетчеру. Быстро провигать маршруты с вооружением и боеприпасами для фронта, с сырьем для уральской промышленности, изыскивать неиспользованные резервы для увеличения пропускной способности дороги — таковы задачи диспетчера — организатора движения поездов.

Тому, как решаются эти задачи, было посвящено проходившее 6 апреля дорожное совещание диспетчеров.

Выступивший с докладом начальник службы движения директор-полковник движения т. Зеленый, уделил особое внимание выполнению графика движения поездов. Несмотря на то, что в марте дорога справилась с заданием по обороту вагона, выполнение графика составило всего лишь 47,8 процента.

Некоторые диспетчеры забыли, что график и расписание являются железным законом транспорта. Пренебрежение основными условиями правильной регуляции и отсутствия плана пропуска поездов на участках, привело к тому, что в 1944 году дорога имела большое количество поездов опозданий.

Не видно улучшения и в текущем году. На 14,7 процента выполнен мартовский график движения поездов на Тюменском отделении (участок Тюмень-Вагай), на 27 проц. — на Кузинском, на 32,8 — на Свердловском.

На дороге немало передовых диспетчеров, добивающихся умелым руководством высокими скоростями продвижения поездов, выполнения графика движения. Тагильские диспетчеры тт. Остапьевский и Моисеев добились на Алапаевском участке нулевого остатка местного груза и систематического перевыполнения норм приема и сдачи поездов.

Диспетчер обязан всесторонне ру-

ководить работой участка, подчинить погрузку, выгрузку, формирование составов, подготовку локомотивов выполнению графика, бороться за успешное выполнение всех измерителей.

Многие диспетчеры не научились правильно использовать паровоз, в результате чего, в марте эксплуатационный оборот локомотивов был превышен на 6 часов против нормы и в течение месяца дорога ежедневно держала в рабочем парке 17 лишних паровозов. Основной причиной этого являются задержки локомотивов на промежуточных станциях, главным образом, Надеждинского и Свердловского отделений.

Выступившие в прениях дежурный по Свердловскому узлу т. Цыцлатников, диспетчеры отделений Тагильского т. Моисеев, Свердловского — т. Ломакина, Камышловского — т. Лисицин, Надеждинского — т. Обанин и ряд других поделились опытом работы и вскрыли ряд существенных недостатков в диспетчерской практике.

Мало популяризуются на дороге методы Загорко, Козлова, Бутафина, нет должной слаженности в работе движущих с паровозниками, медленно продвигаются внутридорожные маршруты и сборные поезда.

Начальник пассажирской службы т. Ханкин подверг резкой критике нечеткую работу диспетчерского аппарата в продвижении пассажирских поездов, особенно скорых №№ 5 и 6, привел факты недопустимых задержек их на стыковых станциях Поклевская, Баженово, Свердловск-сортировочная.

Совещание наметило ряд практических мероприятий, направленных на подъем всей поездной и грузовой работы дороги.

А. ЗУСИНА.

21 тысяча вагоночасов экономии

За счет сдвоенных, строгих и учетверенных грузовых операций, которыми было охвачено 2086 вагонов, коллектив Егоршинского отделения в первом квартале дал более 21 тысячу вагоночасов экономии.

В результате этого, работая с парком на 300—500 вагонов ниже нормы, отделение выполнило государственные планы погрузки, выгрузки и нормы оборота вагона, в том числе местного — на 129 процентов.

Передовиками внедрения скоростных грузовых операций являются начальники станций Туринск тов. Васильев, Егоршино — тов. Майоров, Кунара — Стенин, дежурные по отделению тт. Толмачев и Порфирьев, Диспетчеры тт. Тарасов, Карташов и Сысоев.

5 апреля командиры отделения тт. Порфирьев и Карташов, дежурный по станции Кунара т. Макаров, составитель т. Каюков и весовщик т. Макаровская организовали безотцепочную разгрузку маршрута из 37 вагонов за 3 часа, вместо 6 по норме и сэкономили 111 вагоночасов.

В апреле коллектив отделения охватит скоростной погрузкой и выгрузкой более 3 тысяч вагонов, даст не менее 13 тысяч вагоночасов экономии.

Б. ЗУЙКИН — начальник отделения директор — полковник движения. И. СКУТИН — председатель райпрофсоюза.

Председателям и членам экзаменационных комиссий надлежит проводить глубокую проверку знаний каждого работника по его должности, подходить к экзаменуемым индивидуально, но ни в коем случае не снижать требования программы, установленной для той или иной категории работников. Особо нужно следить за тем, чтобы Правила не запомнились механически, а усваивались по-настоящему, чтобы работники умели правильно применять их на практике в зависимости от сложившейся обстановки.

Честью каждого руководителя службы, предприятий, руководителя партийной и профсоюзной организации является — обеспечить в предстоящих испытаниях высокую подготовку железнодорожников к экзамену и провести его с успехом с оценкой знаний на «хорошо» и «отлично».

А. КОЗЕЛЛО — председатель дорожной комиссии директор полковник движения.

Месячник культуры и чистоты на вокзалах и станциях

Поддерживая ценную инициативу комсомольских организаций Харьковской и Полтавской областей, ЦКПС и ЦК ВЛКСМ решили провести с 1 апреля по 1 мая месячник по улучшению обслуживания пассажиров и наведению чистоты и порядка на железнодорожных вокзалах и станциях.

Основные задачи месячника: создать на каждом вокзале культурную обстановку, образцовую чистоту в помещениях, на привокзальных площадях и посадочных платформах. Организовать посадку деревьев и кустов в привокзальных скверах, разбить цветочные клумбы.

Наладить систематическое проведение политической информации пассажиров на вокзалах. Ежедневно вывешивать на витрины свежие газеты и сводки Советского Информбюро, а также наладить снабжение ими всех поездов дальнего следования. Украсить помещения вокзалов портретами руководителей партии и правительства, вывесить карты военных действий, политические призывы.

Создать на вокзалах должный уют, проявлять максимум заботы и внимания к раненым воинам Красной Армии. По примеру активистов Харьковского узла организовать для них стирку белья, ремонт одежды,

доставку пищи, а также оказывать помощь при выходе с поезда и посадке на поезда. Организовать шефство комсомольских организаций крупных предприятий над вокзалами для систематической помощи в их работе.

В соответствии с указанием наркома Путей Сообщения и секретаря ЦК ВЛКСМ, руководство дороги и Свердловский обком ВЛКСМ предложили всем начальникам станций, вокзалов, отделений, участков санитарным врачам, начальникам сех предприятий, секретарям горкомов, райкомов ВЛКСМ и комсомольских организаций активно включиться в проведение месячника. Работать по каждой станции, вокзалу посадочной платформе и пассажирскому составу поездов местного формирования конкретный план мероприятий по улучшению обслуживания пассажиров и наведению чистоты и порядка.

Секретарям горкомов и райкомов ВЛКСМ предложено на каждой станции создать специальные тройки по руководству месячником, провести комсомольско-молодежные собрания транспортных и территориальных организаций по проведению месячника.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

РУКА — ВЛАДЫКА

Не по щучьему веленью, а неуспешными трудами начальник станции Дружинино Симонов построил себе дом. Дом, как дом, просторный, аккуратный. Вскоре он стал обрастать постройками, но красоту портит отсутствие ворот.

— Когда же вы сделаете ворота? — спросил Симонов плотников.

— Тесу нет, товарищ начальник.

— Сажайте мы, а не плотники: тесу достать не может.

Ночью милиционер Рякин услышал в одном из тупиков подозрительный грохот.

— Воры! — мелькнула у него мысль. Но какой же вор будет красть тес в ярко освещенном тупике? Подойдя ближе, Рякин увидел, что это в поте лица трудятся Симонов с кладовщиком Шариповым, разгружая тес с платформы № 940.397.

— Тес-то ведь казенный, — пробовал Рякин протестовать.

— Кто здесь хозяин: я или ты? — обрезал Симонов, и смущенный милиционер удалился. Тронув Шарипова за локоть, Симонов спросил.

— Что это?

— Рука, товарищ начальник.

— Так вот, отсеки ее полотно, если она к себе не вылезет.

Новые ворота украсили новостройку Симонова. Надо сказать, новоселье. Грузовая платформа № 240.267 неожиданно оказалась неисправной, и ее подальше в ремонтный тупик. Ночью у диспетчера появилась пробойна, а в контроле станции в бидонах 48 литров спирта.

— Верните по добру, — предложил представитель власти тов. Портнов. Бидоны унесли в пакгауз, а уж от туда на новоселье.

Аппетит приходит во время еды. Вскоре Симонов перешел к более

крупным операциям. За вагон, предоставленный под неплановый груз, председатель Гробовского колхоза презентовал Симонову полтонны овса. Поделится кое-чем с ним от своих избытков тоже за вагоны и ОРС Н-Сергеевского леспрохоза. У кабинета Симонова стала выстраиваться очередь с подношениями, и благодарный начальник увеличил подачу порожняка под неплановые грузы до 70 вагонов в месяц.

Среди подчиненных Симонова нашлись его последователи. С соседних станций посыпались телеграммы. «В вагоне № нехватило три ящика сливочного масла. В чем дело?» — запрашивает Красноуфимск. Другая станция запрашивает Дружинино о недостатке в вагоне 200 килограммов ярда.

В Дружинино выехал коммерческий ревизор т. Богданович. Он установил вопиющую запущенность учета, массовое хищение из вагонов продуктов и материалов, разделение вагонов и документов, на чем дорога понесла свыше 100 тысяч рублей убытку. Пломбировочными щипцами здесь пользуются все кому не лень. Обнаружилось даже, что Симонов незаконно собрал более 32 тысяч рублей с граждан, торгующих на столбах.

Но увя! Ревизия закончилась печально. Симонов приказал своим подчиненным вырвать из под ревизора стул, а самого его немедленно удалить с территории станции.

Дорожный прокурор, бесспорно, заинтересуется этими делами. И если уж в Дружинино так дефицитны стулья, то в прокуратуре, вероятно, найдется для Симонова скамья.

ИЛЬЯ ГРУЗДЬ.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

Организовано провести экзамены по Правилам технической эксплуатации

По приказу ЦКПС № 241 на железнодорожном транспорте ежегодно проводится экзамен по знанию Правил технической эксплуатации для всех работников, связанных с движением поездов, и один раз в два года для остальных железнодорожников.

В нынешнем году по приказу начальника дороги и дорожного ревизора ЦКПС по безопасности движения проводятся испытания всех работников дороги за исключением рабочих и служащих оздоровительных, бытовых учреждений и конторского персонала, не связанного с движением поездов.

По плану дорожной комиссии испытания начинаются с 10 апреля с тем, чтобы руководящий состав управления дороги и линии сдал экзамен до 1 мая, после чего приступят к работе местные комиссии.

Экзамен ставит целью добиться, чтобы работники железнодорожного транспорта в совершенстве усвоили Правила технической эксплуатации и должностные инструкции, умели их применять в работе по своей профессии. Каждый железнодорожник обязан систематически повышать свою производственно-техническую квалификацию, овладевать передовыми методами труда и опытом лучших стахановцев-луинцев, работать без брака и аварий.

Командиры дороги обязаны показывать пример своим подчиненным в глубоком знании Правил технической эксплуатации и повышать уровень знаний своих подчиненных, борясь за правильную организацию технологического процесса работы дороги, за выполнение государственного плана перевозок, обеспечивая безопасное и безаварийное движение поездов.