

# ПУТЕВКА

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

№ 70 (2700)

Суббота, 16 июня 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

У К А З

## Президиума Верховного Совета СССР О награждении Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи орденом Ленина

За выдающиеся заслуги перед Родиной в годы Великой Отечественной войны заветной преданности Отечеству, — награждать Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи орденом Ленина.  
Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. Горкин.

Москва, Кремль. 14 июня 1945 года.

## ЗА НОВЫЙ ПОДЪЕМ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Советский железнодорожный транспорт выдержал во время войны колоссальную нагрузку. В мирный период он вступает с большим опытом, который приобретен за последние годы. Наши славные железнодорожники должны и впредь выполнять любые задания правительства.

В новых условиях изменение характера, объема и направлений народно-хозяйственных грузов вносит существенные поправки в практику работы железных дорог. Вводимый на лето 1945 года новый график движения поездов учитывает эти изменившиеся условия. Этот график, имеющий большое государственное значение, разрабатывали сотни специалистов, в нем учтены резервы и технические возможности транспорта и опыт, накопленный во время войны.

На основе детальных расчетов устанавливаются вполне реальные нормы технической и коммерческой скоростей. На ряде дорог, где этого требуют размеры грузовых потоков, увеличены по сравнению с прошлым годом скорости движения и сокращены нормы стоянки поездов на станциях. Предусматривается большой объем путевых работ и ремонта вагонов и паровозов.

Одновременно с графиком вводится новый план формирования поездов. Охват погрузки маршрутами повышается до 65 процентов. В два раза увеличивается маршрутизация грузов по методу Героя Социалистического Труда Осипова. Намечены мероприятия для ускорения перевозок местного груза. В порожняковых составах будут отправляться важнейшие грузы в попутном направлении.

В итоге средняя дальность пробега вагона без переработки должна возрасти до 450 километров. Общая суточная экономия вагоно-часов позволит ускорить оборот вагона не менее чем на 6,5 часа. Такими реальными возможностями нового графика и плана формирования поездов. Задача железнодорожников — превратить эти возможности в действительность. Дело это не легкое, но вполне осуществимое. Что же касается трудностей, то наши железнодорожники доказали, что они сумеют их преодолевать.

Движение поездов по расписанию — основной показатель дисциплины на железных дорогах, слаженности в работе различных служб, смежных станций, отделений и дорог.

Организовать движение поездов по расписанию — это значит обеспечить выполнение всех эксплуатационных измерителей: норм технической и коммерческой скоростей, простоя поездов и вагонов на станциях, оборота паровозов и вагонов.

Выполнять график — это значит своевременно доставлять грузы народному хозяйству, способствовать выполнению планов промышленности, расширению товарооборота.

График движения поездов опре-

деляет план работы всех звеньев железнодорожного транспорта. Достаточно нарушить одно звено, и может затормозиться работа участка, а то и всей дороги.

График требует точного исполнения заказов в указанное время. Еще Эдиссон говорил, что никакие сокровища мира не могут возместить одной упущенной минуты. «К экономии времени» — учит Маркс, — сводится в конечном счете вся экономия». С фактором времени связаны строгая ритмичность работы дорог, полное использование их пропускной способности.

Работать по графику — это значит равномерно формировать и отправлять поезда в течение всех суток — днем и ночью. Однако это правило в ряде случаев нарушается. Многие станции в первой половине суток не выполняют плана формирования поездов, а депо не выдают установленного количества паровозов. Чтобы компенсировать упущенное, во второй половине суток обычно назначаются «дополнительные» поезда, которые отправляются со станций пачками, что дезорганизует движение. Очень часто неравномерность движения вызывается также и тем, что на некоторых предприятиях погрузка и выгрузка в ночные часы или совсем не производится или производится в ничтожных размерах — 10—20 процентов суточной нормы.

В настоящее время, когда на транспорт влилось много молодых работников, не имеющих достаточного опыта, установленный график движения поездов должен явиться для них школой. На заводе каждый рабочий имеет свою норму. Необходимо и на транспорте, чтобы каждый машинист, главный и старший кондуктор, дежурный по станции, стрелочник, сигналист, составитель поездов, путевой обходчик и бригадир пути, вагонный мастер и осмотрщик вагонов — все работники, причастные к выполнению графика, видели бы в нем свою норму.

На тех дорогах, где производственная дисциплина стоит на должном уровне, где лучшие работники поощряются и опыт передовиков является достоянием многих, где детально анализируются причины нарушений правил технической эксплуатации, там график действительно используется как важнейший рычаг ускорения оборота вагонов и паровозов. К таким дорогам относятся Октябрьская, Белорусская, Юго-Западная, Сталинская, Закавказская, Амурская, Приморская.

Совершенно иначе идет дело на Омской, Куйбышевской, Красноярской, Рязано-Уральской дорогах. Начальникам этих дорог уже не раз делались предупреждения. Пора, наконец, понять, что с них строго спросится за недостатки и улучшения в работе.

Контроль и проверка исполнения нужны на железных дорогах больше, чем где бы то ни было. Надо

контролировать продвижение маршрутов до пунктов назначения, не допускать расформирования маршрутов в пути, что загружает сортировочные станции непредвиденной работой и создает пробки. Надо строго соблюдать план формирования на технических станциях. Нельзя допускать, чтобы с важнейших узловых станций ежедневно отправлялись десятки неправильно сформированных поездов. Во многих случаях план формирования нарушают руководители служб движения и отделений, разрешающие отправлять неправильно сформированные поезда, особенно если они следуют не на «свою», а на «чужую» дорогу.

Многое зависит и от клиентуры транспорта особенно от предприятий Наркомугля и Наркомчермета, которые иногда не по-государственному подходят к использованию вагонов. Задержки вагонов под грузовыми операциями дорогом обходятся государству. Надо установить единые технологические проспекты работы транспортных цехов предприятий и железнодорожных станций. Соблюдение установленных норм простоя вагонов и полное использование подъемной силы вагона — прямая обязанность руководителей предприятий, пользующихся услугами транспорта.

Дальнейший подъем работы железных дорог должен найти свое выражение в улучшении движения поездов по новому графику. Советские железнодорожники должны сделать все от них зависящее, для того, чтобы претворить в жизнь это важное государственное мероприятие.

Железнодорожники угольно-металлургических магистралей Юга обратились с призывом ко всем железнодорожникам Советского Союза ознаменовать Сталинский День железнодорожника новым подъемом работы транспорта. Социалистические обязательства передовых людей дорог Юга показывают, какие еще огромные возможности имеет наш транспорт для дальнейшего роста перевозок. Коллектив Сталинской дороги обязался погрузить сверх плана ко Дню железнодорожника 15 тысяч вагонов и выгрузить 10 тысяч. Работники Южно-Донецкой дороги обязались дополнительно сформировать и отправить не менее тысячи маршрутов дальнего следования, погрузить сверх плана 150 маршрутов угля. Железнодорожники Южного обязались погрузить сверх плана 2 тысячи вагонов и выгрузить 3 тысячи поездов со станционной маркой. Весьма существенны обязательства этих дорог по ускорению оборота вагонов и паровозов, по восстановлению железнодорожного хозяйства, по экономии топлива, материалов.

Нет сомнения, что призыв железнодорожников Юга найдет широкий отклик. Все командиры, все рабочие железных дорог страны, глубоко сознавая свою ответственность перед Родиной, за порученное им дело, с большевистской энергией будут бороться за успешное разрешение больших задач, поставленных перед советским железнодорожным транспортом.

(Передовая «Правды» за 13 июня).

Навстречу Сталинскому  
Дню железнодорожника

### Новые успехи Осташевского

Знатный диспетчер Н-Тагильского отделения Борис Осташевский, соревнуясь за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, добивается новых успехов в скоростном продвижении поездов.

На днях, приняв дежурство, тов. Осташевский быстро ликвидировал создавшиеся затруднения на участке и, заключив социалистический договор с диспетчером Егоршинского отделения, более чем на 10 процентов перевыполнил норму поездного обмена и на 70 вагонов задание по развозу местного груза.

В ночь на 14 июня Осташевский заключил договор на одну поездку с машинистом паровозного депо Н-Тагил т. Алыповым. Тяжеловесный поезд весом в 2 тысячи тонн проследовал из Алапаевска с перевышением участковой и технической скорости.

### С высокой скоростью

Паровозники депо Егоршино, готовясь к Сталинскому дню железнодорожника, каждый день отмечают скоростным продвижением поездов. Машинист тов. Лисун, его помощник т. Волкод и кочегар т. Исмаков, следуя с тяжеловесным составом по маршруту Богданович—Егоршино, перевыполнили норму технической скорости на 3,6 километра в час.

Бригада машиниста т. Саенко проследовала с эстафетным поездом, превышающим весовую норму на 160 тонн, с перевыполнением нормы технической скорости на 15 километров в час.

А. МАСЛОВ — начальник паровозных бригад.

### Лицевой счет машиниста

Включившись в соревнование на встречу Сталинскому Дню железнодорожника, машинисты депо Свердловск-сортировочная настойчиво борются за экономию топлива. В мае передовые машинисты сэкономили условного топлива:

1. Ташкинов	43,5 тонны
2. Конушенко	37,1 тонны
3. Кочубей И. А.	33,6 тонны
4. Щучкин Д. П.	32,5 тонны
5. Нестюрин Б. Н.	31,5 тонны
6. Глушин Н. А.	31,0 тонны
7. Романовский М. И.	30,8 тонны
8. Ананьин С. Н.	29,7 тонны
9. Босяг Б. М.	27,5 тонны
10. Войничский В. Н.	26,2 тонны
11. Софронов А. Н.	24,6 тонны
12. Георгиадис Г. М.	23,8 тонны
13. Ермаков Г. А.	22,0 тонны
14. Ратников В. И.	21,5 тонны

Товарищи паровозники! Равняйтесь по передовикам! Создавайте зимние запасы топлива!

### В дорожном соревновании идут впереди

В первой декаде июня дорога несколько увеличила сдачу поездов и выгрузку, но ухудшила другие важнейшие измерители. Погрузка выполнена лишь на 89,8 проц. к плану и оборот вагона — на 82 процента.

В дорожном соревновании заняли первые места:

Надеждинское отделение движения — снизило рабочий парк, выполнило оборот местного вагона на 125 и простой под грузовыми операциями на 135 проц. По графику отправлено 79,9 проц. поездов.

Станция Свердловск-пассажирская — перевыполнила задание по выгрузке и улучшила другие измерители.

Станция Верхотурье — улучшила пропуск поездов, выполнила план погрузки на 125, выгрузки на 180 проц. и до 58 проц. к норме снизила рабочий парк.

Станция Богословск — выполнила план погрузки на 102,3 и выгрузки на 113 процентов.

Паровозное депо Егоршино — перевыполнило план подъемного ремонта.

Егоршинское паровозное отделение.

Камышловская и Туринская дистанции пути — перевыполнили задание по оздоровлению пути.

Гороблагодатский вагонный участок — перевыполнил задание по ремонту вагонов.

Дистанция связи Свердловск-сортировочная.

Вокзал станции Егоршино.

Отстают и заняли последние места в соревновании: Свердловское отделение движения, станции «Свердловск» — сортировочная, Алапаевск и «Туринские рудники», паровозное депо Свердловск-пассажирская и Свердловское отделение паровозного хозяйства, Н-Тагильская и Алапаевская дистанции пути, Кузинский вагонный участок, Кузинская дистанция связи и вокзал станции Дружинино.



## Новый график и единая технология

Н-Тагильское отделение приступает к работе по новому наркомовскому графику движения поездов. Энергично и настойчиво готовился к этому коллектив железнодорожников.

Новый график предусматривает увеличение размеров движения, участковой и технической скорости поездов, ускорение их формирования и обработки на станциях. Это требует от железнодорожников всех служб укрепления слаженности в работе, широкого распространения испытанных методов труда новаторов железнодорожного транспорта.

В конце мая и в первой декаде июня отделение имело серьезное отставание в поездной работе, следствием чего явились ослабление борьбы за выполнение графика, нарушения плановости в грузовой работе. В результате развернувшегося соревнования за право первыми подписать полугодовой рапорт уральцев товарищу Сталину, коллектив отделения во второй декаде июня добился решительного перелома в работе. Рабочий парк вагонов на узле и отделении введен в норму, оживилась поездная и грузовая работа. Начало работы по новому графику железнодорожники встречают высоким производственным подъемом.

Важнейшим резервом выполнения нового графика является введенный нами единый технологический процесс Н-Тагильского узла. Если раньше, из-за неупорядоченности взаимоотношений между станциями Смычка и Западная, передачи для НТМЗ подолгу простаивали, то теперь эти неформальности устранены. Западная принимает передачи сходу. Транзитные поезда свердловского и богословского направлений пропускаются через Смычку напроход, что облегчило ее работу по формированию и отправлению поездов.

Наши стажеры-новаторы неустанно совершенствуют поездную работу. Диспетчер Алапаевского участка т. Осташевский начал применять подформирование сборных

поездов. Принимая в Алапаевске сборный поезд и имея другой на участке, тов. Осташевский соединяет их в один, а освободившийся паровоз подает под другой поезд. Это увеличило пропускную способность участка, ускорило развоз местного груза и оборот паровозов и вагонов.

Улучшилось планирование работы смен. Дежурный по отделению строит свой план, исходя из положения на узле и отделении, согласовывает его с начальниками станций и руководителями транспортных цехов промышленных предприятий, на ходу внося необходимые коррективы.

Однако единая технология недостаточно быстро и не везде внедряется в жизнь. Грузовые работники, например, до сих пор не отказались от порочной практики самотека. В первой половине месяца погрузка производится внутри отделения, а погрузка на выхода зажимается. Эта негодная система ведет к нарушению грузопотоков и сбивает движение поездов. По старинке работают многие движущие и вагонники, отправляя поезда не по графику, а по готовности составов.

Мы обязаны отразить и продвигать поезда строго по графику. Поезда должны формироваться и обрабатываться в установленный срок. Для этого нужно прежде всего укрепить дисциплину среди движущих, паровозников и вагонников, расширить деловую связь с клиентурой, организовать боевое соревнование единых смен. Эти задачи нам по плечу. Соревнуясь с металлургами и горняками за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника, коллектив отделения добьется новых успехов в поездной и грузовой работе, обеспечит неуклонное выполнение нового графика движения поездов.

**В. БЕЛОГУРОВ** — зам. начальника отделения директор-подполковник движения.



Мария Павловна ШКАБАРА — технический контролер-стахановка станции Смычка.

Фото Ф. Соболева.

## Обязательство выполнено

Путеобходчики 10 околотка Свердловск — пассажирской дистанции, включившись в соревнование за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника, обязались к 1 июля отремонтировать планово-предупредительным ремонтом 7 километров пути.

Под руководством руководителя казанцевской бригады т. Смагина обходчики тт. Рыжкова, Мухаметханова, Письменицких, Левинских и Попова организованно приступили к работе. Обязательство выполнено досрочно. С 1 по 12 июня бригада путеобходчиков уже отремонтировала 7,5 километров.

**ОРЛОВ** — дорожный мастер.

## ОТДЫХ ДЕТЕЙ

Партия и правительство проявляют отеческую заботу о советских детях. В нынешнем году около 700 детей тагильских железнодорожников побывают в пионерских лагерях, 400 ребят дошкольного возраста отдохнут на детских площадках. Для детей военно-служащих и инвалидов Отечественной войны Нижне-Тагильский райпрофсоюз выделяет более 100 бесплатных путевок.

В период войны значительно вырос и должен быть уменьшен. В настоящее время уже возможно ликвидировать отдел по обеспечению перевозок рудно-металлургических грузов, а функции его передать отделу породовой погрузки. В других службах и отделах также эти возможности есть.

В текущем году вопрос об упрощении государственного аппарата стоял на сессии Верховного Совета СССР при обсуждении государственного бюджета, о нем говорили в своих статьях ряд руководящих работников наркоматов и сейчас он является сугубо актуальным.

Это вопрос большой государственной важности, и руководители каждого аппарата управления дороги, так и лицейных хозяйственных единиц должны отнестись к нему по-государственному, взяв за основу мудрое ленинское правило: «лучше меньше, да лучше».

**А. НОВИКОВ** — начальник организационно-штатной группы.

## Подготовка техников первого класса на дому

В текущем году НКПС приступает к изданию серии комплексных учебников «Подготовка техников 1 класса на дому» по специальностям паровозного, вагонного, путевого хозяйства и движения поездов.

Для каждой специальности издаются 8—10 выпусков, первые 3—4 выпуска будут общими. В 1945 году будут изданы общие выпуски и один-два — по каждой специальности, а остальные — в 1946 году.

Для поступления на курс обучения «Подготовка техников 1 класса на дому» требуется образование в объеме 7 классов и производственный стаж по занимаемой должности не менее 3 лет.

Преимущественное право подписки на учебники предоставляется руководителям предприятий, их заместителям, среднему и младшему

командному составу, непосредственно связанному с производством, стахановцам-лунинцам.

Для помощи занимающимся по учебникам будут организованы консультации при техникумах, техникулах и домах техники. Подписка на учебники производится индивидуально. Лица, желающие подписаться на учебники, должны подать письменные заявления по адресу: Свердловск, Управление дороги, комната № 426, сектор подготовки кадров. В заявлениях должны быть указаны: занимаемая должность, образование, стаж работы, по какой специальности желает учиться и точный адрес местожительства или места работы.

**Н. МЯГКОВ** — старший инспектор по техникумам инженер-капитан движения.

## ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В паровозном депо Свердловск-Сортировочная процветает обезличка на паровозах. Многие паровозы напоминают проходную будку. На моем паровозе № 2095 в короткий срок сменилось три напарника.

25 апреля паровоз был поставлен в подемочный ремонт, но из-за отсутствия места в цехе он простоял в очереди до 3 мая. В это время мой напарник т. Иванов и помощники тт. Деменев и Орешкин работали слесарями в подемочном цехе, а с 3 по 16 мая ремонтировали свой паровоз. Люди работали не считаясь с временем. Но мастер цеха не уплатил за работу ни копейки. Заработок бригады получили слесари.

Мы хорошо сработались с тов. Ивановым. Этот машинист положил много труда и даже личных средств

и материалов для того, чтобы привести машину в образцовый порядок. И вот неожиданно приказом от 13 мая начальник депо т. Перекальский снял т. Иванова в слесаря бригады по ремонту, снова оставив меня с напарником.

Такие перемещения отбивают у машинистов охоту к образцовому содержанию локомотивов. В бригаде буксировщиков работает три квалифицированных слесаря 5,6,7 разрядов. К ним можно добавить одного менее квалифицированного работника. Незачем превращать высококвалифицированного машиниста в слесаря.

**С. МОКИЕНКО** — старший машинист паровоза № 2095.

Врид. ответственного редактора  
**Г. С. ЮРИН.**

## О ШТАТНЫХ ИЗЛИШЕСТВАХ

Народный комиссар Путей Сообщения тов. Ковалев в статье, опубликованной в газетах «Правда» и «Гудок» со всей остротой выступил против непомерного разбухания штатов на ряде дорог и, в частности, на нашей Свердловской.

Начальник дороги вице-генерал-директор Путей Сообщения 2 ранга тов. Багачев, обжаловал начальников служб в декадный срок рассмотреть штаты аппаратов, как в управлении так и в хозяйственных и представить свои соображения об упразднении излишних надстроек и должностей.

Однако руководители служб, в особенности службы движения, пока ничего не сделали, при чем помощник начальника службы движения по кадрам т. Алексеев ревностно защищает каждую штатную единицу. Если в распорядительном отделе был один освобожденный зам. начальника отдела, то в июне установили дополнительно еще

двух, и теперь насчитывается три освобожденных и три сменных заместителя. К тому же, в службе движения имеется множество всяких контрольных групп: по контролю за продвижением строительных материалов, за продвижением сельскохозяйственных грузов, группы по регулировке парка, по продвижению угля, нормированию приема поездов и анализа, оперативного планирования и т. д. Все они не загружены и больше половины их безболезненно можно сократить.

В управлении дороги три структурных подразделения занимаются контролем за перевозкой грузов НКПС. Это — транспортный отдел службы пути, группа по обеспечению грузов НКПС и строительная группа в службе движения. Здесь безусловно дублируются вопросы, но руководители служб об этом умалчивают.

В грузовой службе также штат

в период войны значительно вырос и должен быть уменьшен. В настоящее время уже возможно ликвидировать отдел по обеспечению перевозок рудно-металлургических грузов, а функции его передать отделу породовой погрузки. В других службах и отделах также эти возможности есть.

**А. НОВИКОВ** — начальник организационно-штатной группы.

## СВЕРДЛОВСКИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ТЕХНИКУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Производит прием учащихся на отделения:

**ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗЬ,**

**СИГНАЛИЗАЦИЯ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ И БЛОКИРОВКА,**

**ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,**

**ЭЛЕКТРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО** — управление электровозами и их ремонт.

Срок обучения в техникуме 4 года.

В техникум принимаются лица от 14 до 30 лет, имеющие образование в объеме 7 классов средней школы. Отлично окончившие в 1944 и в 1945 гг. 7 классов средней школы принимаются без экзаменов. Все остальные подвергаются испытаниям по Конституции СССР, русскому языку и математике.

Окончившие 10 классов принимаются на третий курс без экзаменов. Окончившие 9 классов зачисляются на 2 курс после сдачи экзаменов.

Заявления принимаются по 10 сентября и подаются на имя начальника техникума с приложением свидетельств об образовании и о рождении (в подлинниках), автобиографии, 3 фотокарточек и справок о состоянии здоровья и об отношении к воинской обязанности (для военнообязанных).

Приемные экзамены и зачисление в техникум производятся по мере поступления заявлений. Учащимся предоставляется отсрочка от призыва в РККА. Успевающие получают стипендии от 125 до 200 рублей. Снабжение — по нормам рабочих промышленности и транспорта. Учащиеся получают бесплатный проезд по железным дорогам и со второго курса — форменное обмундирование. Иногородние обеспечиваются общежитием. С 1 июля открываются подготовительные курсы и консультации для желающих подготовиться к испытаниям. Начало занятий в техникуме с 1 октября.

Заявления с документами направлять по адресу: Свердловск, 27, ул. Быкова, 34-а (вблизи управления дороги). Телефон: Д1 80-00, добавочный — 6—53.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, Управление дороги, 3-й этаж комната 353 и 359.

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.