

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 72 (2702)

Четверг, 21 июня 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Больше экономить топлива в зимний запас

В мае коллектив паровозников достиг серьезного успеха в соревновании за экономию топлива. Около 5 тысяч тонн угля, сэкономленного за месяц, отложено в зимний запас.

Успех этот — результат большой работы, проведенной коллективами депо по оздоровлению паровозов, улучшению их теплотехнического состояния, по освоению машинистами, их помощниками и кочегарами испытанных методов Лунина и Коробкова в уходе за локомотивами и в вождении поездов.

Характерно, что экономия топлива добилась решающие депо дороги — Свердловск-сортировочная, Камышлов, Тюмень, Свердловск-пассажирская. Покончили с пережогом и успешно сберегают уголь депо Егоршино и Н-Тагил. Если за первый квартал дорога перерасходовала на отопление локомотивов 13 тысяч тонн угля, то в апреле и мае покрыта уже половина этой задолженности.

Наряду с известными мастерами скоростного вождения поездов и бережного расходования топлива, какими являются машинисты тт. Давыдов, Ковязин, Кунцевич, Голубев, в соревновании выдвигаются новые передовики. Более 56 тонн угля сберег в мае машинист депо Тюмень т. Жебутинский, 43,5 тонны угля дал экономии машинист депо Свердловск-сортировочная т. Ташкинов. От 20 до 30 и более тонн сэкономили тт. Нестурин, Манжа, Копушенко, Кочубей, Георгиади и десятки других.

Достижения бесспорны. Но далеко еще не все резервы использованы. Много еще машинистов, есть и депо, которые пережигают «черное золото». А сколько тратится бесцельно топлива вследствие завывшего оборота паровозов, на стоянках по готовности составов и в ожидании пропуска поездов.

В мае, в наиболее благоприятном месяце, паровозное депо Надеждинск допустило пережог 626 тонн угля. Беспечно живут здесь начальник депо т. Волков и теплотехник т. Наумов. Не только давно эксплуатируемые локомотивы

малых серий, но и 15 проц. новых паровозов не имеют здесь асфальтных сводов. Тендера на всех паровозах не калиброваны, уголь набирается, принимается и сдается бригадами без всякого учета. На Надеждинском отделении — горы опила и других суррогатов топлива. Только косностью руководителей паровозного отделения можно объяснить тот факт, что эти заменители угля не используются в паровозных топках.

Организирующая роль в борьбе за экономию топлива возложена на теплотехников и машинистов-инструкторов. И если машинист-инструктор депо Егоршино т. Шапочкин взял под контроль каждую бригаду, пережигавшую топливо, стал систематически инструктировать машинистов и их помощников, практиковать с ними опытные поездки, он добился, что ни один паровоз закрепленного за ним парка не пережигает уголь. А вот в депо Надеждинск машинист-инструктор т. Козиц даже не обращает внимания на то, что на паровозе № 21—26 обвалился асфальтный свод, а помощники машинистов даже на стоянках подают уголь в топку стокером.

Передовые машинисты должны шире передавать свой опыт молодым, неопытным бригадам. Руководители депо обязаны создать им все условия для экономии топлива и вместе с тем наказывать людей, допускающих огромные пережоги вследствие запущенности содержания локомотивов. За пять месяцев по этой причине машинисты депо Кушва Романов и Камышлов и депо Н-Тагил Горбунов и Комаров перерасходовали от 36 до 84 тонн угля каждый. И правильно сделал начальник паровозного отделения т. Покидько штрафовав их в размере от 10 до 20 проц. к месячному окладу.

Создание зимнего запаса топлива за счет летней экономии — дело большой государственной важности. Долг паровозников закрепить первые успехи, добиться, чтобы каждая паровозная бригада, каждое депо сэкономило топливо и к Сталинскому дню железнодорожника заложить в зимний запас новые тысячи тонн сэкономленного угля.

## Дневник соревнования

железнодорожников с металлургами и горняками

За сутки 19 июня дорога выполнила план погрузки на 103,5 и выгрузки на 93,5 проц. Перевыполнена погрузка древесного и каменного угля, цветной руды, серного сырья, зерна, леса, крепежа, дрв., металлолома, кокса и балласта.

Перевыполнили план погрузки Н-Тагильское, Егоршинское и Камышловское отделения.

Задание по выгрузке перевыполнили Егоршинское, Камышловское и Тюменское отделения. При избытке местного груза не справились с выгрузкой отделения Н-Тагильское и Свердловское.

Из промышленных предприятий сорвали выгрузку: Уралмаш, Н-Салдинский металлургический завод (директор т. Журавлев) и по станции Уктус Свердловский мясокомбинат.

НАВСТРЕЧУ СТАЛИНСКОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

## ПАРОВОЗНИКИ! Строго по графику водите поезда, сберегайте топливо!

### Экономия топлива в мае

За май паровозные депо сэкономили топлива:  
Камышлов (нач. т. Рунов, теплотехник т. Михайлов) — 1414 тонн.  
Свердловск-пассажирская (нач. Борцов, теплотехник т. Седленок) — 902 тонны.  
Тюмень (нач. т. Перминов, теплотехник т. Велижанин) — 923 тонны.  
Н-Тагил (нач. т. Хивицкий, теплотехник т. Вострилов) — 369 тонн.  
Егоршино (нач. т. Платинин, теплотехник т. Таран) — 264 тонны.  
Свердловск-сортировочная (нач. т. Перекальский, теплотехник т. Леонов) — 571 тонну.  
Дружинино (нач. т. Игрушкин) — 90 тонн.  
Допустили пережог: депо Надеждинск (нач. т. Волков, теплотехник Наумов) — 626 тонн, депо Верхотурье (нач. т. Морозов, теплотехник т. Тимофимов) — 275 тонн и депо Кушва — 231 тонну.  
Г. КИРИЛЛОВ — старший инженер паровозной службы по теплотехнике.

### Создаем зимний запас

Поддерживая инициативу передовиков транспорта, паровозники депо Егоршино развернули соревнование за экономию топлива. В результате больших работ, проведенных по оздоровлению паровозного парка и развертывания лунинского движения, уже в мае машинисты сэкономили 264 тонны топлива. По 15—25 тонн сберегли бригады старших машинистов тт. Масленникова, Шадрина, Халымца и других.

По итогам работы в мае нашему депо присуждено переходящее красное знамя дороги и прославленное знамя 3-й Гвардейской Волноватской дивизии. В ответ на высокую оценку, коллектив депо обязался сделать 70 проц. паровозного парка лунинским, широко распространить стахановские методы передовых механиков, использовать для отопления паровозов опил, шлакоотсев и т.д. и за счет летней экономии создать прочный запас угля и дров на зиму.

Н. ТАРАН — теплотехник инженер-лейтенант таги, машинисты-инструкторы А. ШАПОЧКИН, Ф. НЯТИН, старшие машинисты Ф. ШИСТЕРОВ, И. МАСЛЕННИКОВ, НАЛИМОВ и другие.

### НА СТЫКЕ ТРЕХ ДОРОГ

18 июня в 8 часов утра дежурный по станции Дружинино т. Округин вступил в дежурство. Днем оно проходило довольно спокойно. Все три дороги — Свердловская, Казанская, Южно-Уральская — изредка подводили поезда.

Но с 15 часов Округин заволновался. Приближались часы-ник — конец суток.

— Ну, сейчас начнется, — сказал он, — только знай повертывайся!

— 15 часов 35 минут. Разрешаю отправление 1445-го. Что? — Лицо его меняется, и он уже кричит в трубку. — Какая отцепка? Поезд был предъявлен к осмотру еще в 13 часов! Что же вы смотрите?!

Оказалось, что в состав был поставлен вагон с отколом банджа. Поезд ушел с опозданием.

Округин вызвал диспетчера Свердловского отделения.

— Товарищ Шаповал! У меня создалось тяжелое положение. В поезде № 687 нужно делать отцепку трех вагонов и колесную пару менять, а маневровую работу производить нельзя, пути заняты: жду 88-й, отправляю 884-й, с Южно-Уральской просится 833-й.

Когда появилась возможность делать маневры — подвело депо: выдало такой малосильный паровозик, что он не мог сдвинуть вагоны с места.

Положение все осложнялось и осложнялось. С конечной станции Красноуфимского отделения — Солдатки — беспрестанно звонили, просили принять поезд. Но принять его было, куда: в парке скопилось 5 готовых составов на Свердловское отделение, а диспетчер Шаповал не дал ни одного паровоза.

Наконец, поезд из Солдатки был принят. И снова сюрприз: среди порожняка оказалось 4 груженых вагона, следующих не по назначению. Пришлось их отцеплять.

Нужно сказать, что вообще все три дороги работают по принципу «столкнуд — и с рук долой». Отсюда в Дружинино идут составы с коммерческим и техническим браком, нарушениями плана формирования и т.д. Свердловское отделение, вопреки распоряжению НКПС, систематически старается сдавать на Казанскую высокооборотные платформы своей погрузки. В мае их отцеплено в Дружинино 119, и в первой декаде июня — уже 30.

Перед концом смены старший осмотрщик Макеев сообщил Округину.

— Опять с Сортировки приехал составчик. Пять больных вагонов! Скоро рук нехватит устранять их брак.

Дежурство закончилось. За сутки станция отправила по расписанию

только 36 процентов поездов, недосдала 15, недоприняла 17 поездов. Осталось 5 казанских паровозов при одном готовом составе, и 5 готовых составов на Свердловское отделение при трех паровозах позднего прибытия.

А утром перед шестью часами бушевал дежурный по станции тов. Макеев.

— Солдатка!

— Я Солдатка!

— Принимай поезд, он уже в

начала суток стоит готовый, с паровозом.

— Не приму. Принимай сначала мой!

— Ах, так? Пусть оба стоят! — Макеев бросает трубку и хватается за другую.

— Южно-Уральская! Принимай цистерны, тебе направляются! Не примешь? Почему? У нас есть специальное распоряжение НКПС!

— А у нас его нет, — последовал ответ.

Эти два дежурства характерны. Они как в зеркале отражают сутяжничество командиров смежных отделений трех дорог, тормозящее поездной обмен по Дружинино. И если служба движения на Свердловское отделение не возьмется серьезно за укрепление сотрудничества с соседними дорогами, то новый график на этой важной станции будет обречен на провал.

Е. ДОЛНОВА.



Г. М. ГЕОРГИАДИ — машинист-лунинец паровозного депо Свердловск-сортировочная сэкономил в мае 24 тонны угля. Фото Ф. Соболева.

### СТАХАНОВСКАЯ ВАХТА

Паровозники депо Тюмень встали на стахановскую вахту до конца июля. Каждый машинист решил провести к Дню железнодорожника не менее 20 тяжеловесных поездов.

За 15 дней июня бригада машиниста т. Князева провела 11 тяжеловесных поездов и перевезла сверх задания 8040 тонн груза, перевыполнив норму технической скорости на 13,9 километров в час. 9 тяжеловесов провел машинист Михаил Агафонов. Всего передовые машинисты тт. Князев, Краев, Агафонов, Михаил Жебутинский и Белявских 44-мя тяжеловесными поездами перевезли за полмесяца 31.450 тонн груза сверх нормы.

Н. ЕРЕМЕЕВ — секретарь узлового паркома.



# Выше темпы и качество ремонтно-путевых работ!

## ПОСЛЕДОВАТЕЛИ КАЗАНЦЕВА

Путейцы Надеждинской дистанции, готовя достойную встречу Сталинскому дню железнодорожника, ширят соревнование за досрочное и высококачественное выполнение ремонта пути. Большую помощь ремонтным бригадам оказывают путеобходчики - последователи Героя Социалистического Труда тов. Казанцева.

Путь на 5 околотке, где дорожным мастером кандидат в члены ВКП(б) т. Серов, был в плохом состоянии. Коллектив путейцев дружно взялся за дело и уже отремонтировал два километра. Путевобходчики тт. Меньшиков, Волюв и Балакин в неурочное время сменяют шпалы, карточки, укрепляют путь. Самый напряженный километр они укрепили от угона и добились отличной оценки работы.

Хорошо помогают ремонтным бригадам путеобходчики 9 околотка т. Чечулин и Лысков. Путевобходчики 8 околотка помогли ремонтной бригаде произвести разгонку зазоров на 3,5 километрах, укрепили путь от угона и выправили стыки. Лучший путеобходчик дистанции т. Котляров привел свой километр в образцовое состояние. Помогая ремонтным рабочим, он выполняет нормы до 170 процентов.

Благодаря помощи казанцевской бригады, возглавляемой переездным сторожем т. Кулагиным, рабочие 1 околотка уже на 40 процентов выполнили план летне-путевых работ.

**В. БОРОЗДИН** — зам. начальника дистанции инженер-лейтенант пути и строительства.

## Бригада Ненашевой премирована

Как уже сообщалось в предыдущем номере нашей газеты, бригада проводников т. Ненашевой А. И. Свердловского резерва первая на дороге выполнила обязательство к Дню железнодорожника, отработав в неурочное время 16 часов на среднем ремонте пути станции Свердловск-пассажирская. Работа выполнена с отличной оценкой, производительность труда составила 146 процентов.

И. о. начальника дороги директор-полковник движения тов. Оборотов приказом от 16 июня объявил бригаде т. Ненашевой благодарность с занесением в трудовые книжки и премировал суммой 1000 рублей. Тов. Ненашева награждена значком «Ударнику сталинского призыва».

## На отстающей дистанции

Медленным темпом проходят путевые работы на Егоршинской дистанции. План среднего ремонта в мае выполнен на 41 проц., по плано-предупредительному лишь на половину, а по смене рельсов на 25 процентов. Не дала перелома и первая декада июня.

Начальник дистанции т. Ражитин объясняет это отставание тем, что служба пути не обеспечивает дистанцию рельсами, а движущие тормозят развоз материалов к фронтам работы. Действительно, все это имеет место. Шпал лежит несколько вагонов и в тоже время околотки не имеют даже дневного запаса их для производства работ. Вагоны со шпалами систематически задерживаются в пути движущимися.

Но главное, конечно, не в этом. Сами руководители дистанции не проявляют должной инициативы и настойчивости, плохо контролируют ход работ на околотках. Старший дорожный мастер т. Андришкин, например, несколько дней был занят на выгрузке шпал и балласта, а закрепленные за ним околотки работали бесконтрольно.

Работы производятся небрежно,

где дорожным мастером т. Колупаев, путь исключительно запущен: рельсовые скрепления разболтаны, противоугонные не закреплены, что привело к угону пути в кривых, балластная призма не заправлена. На днях здесь бригадир Зайцев производил одиночную смену шпал. Работы производились настолько небрежно, что сразу же их пришлось забраковать.

Людей на дистанции не хватает. Казалось бы, руководители других хозяйств, партийные организации должны организовать систематическую помощь дистанции людьми. Но на отделении к этому важнейшему делу проявляют исключительное равнодушие.

Егоршинская дистанция одна из отстающих на дороге. Коллектив путейцев должен покончить с самотеком и ликвидировать отставание в ремонте пути. Вместе с тем им требуется деловая и повседневная помощь со стороны службы пути, руководства Егоршинского отделения движения и всех железнодорожников.

**А. ЗУСИНА.**

## ПО НАШЕЙ ДОРОГЕ

### В САДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ Н-ТАГИЛА

На живописном берегу городского пруда раскинулся парк тагильских железнодорожников. В текущем году здесь капитально отремонтированы помещения летнего театра, павильоны, расширен читальный зал, приведены в порядок эстрада и танцевальная площадка.

Сотни железнодорожников по вечерам культурно проводят в парке свой досуг. По аллеям разносятся мелодичные звуки вальса. Молодежь танцует под музыку радиолы и духового оркестра. Много веселья и громкого смеха у качелей, на

волейбольной площадке. Различные игры организуют клубные затейники. Работает филиал лодочной станции. В читальном зале — свежие газеты, журналы, шашки, домино, шахматы.

В сумерки парк вспыхивает множеством огней. У центрального входа ярко иллюминированный портрет товарища Сталина и макет ордена Победы. До глубокой ночи не умолкает в парке веселье, играет музыка, звенят песни.

**А. ШАДРИН.**

## 106 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ НА ОТДЫХ ДЕТЕЙ

Весело и культурно проведут свой летний отдых пионеры и школьники железнодорожных школ Егоршинского отделения.

На днях близ ст. Егоршино открывается пионерский лагерь, который обслужит свыше 400 детей железнодорожников и защитников родины. Сейчас идут последние приготовления к открытию лагеря: заканчивается оборудование помещения, завезены постельные принадлежности. Персонал воспитателей проходит инструктаж в отделе школ управления дороги. Подсобное хозяйство ОРС'а отделения отпустило необходимые продукты. На содержание лагерей выделено 106 тысяч рублей. Из них 72 тысячи предназначены для питания.

**И. ВАРГАПОВ** — зав. хозяйством пионерских лагерей.

## НОВЫЕ ДОМА

В текущем году на индивидуальное жилищное строительство дороге отпущено 600 тысяч рублей, на которые будут построены 30 жилых домов.

1 июля в Н-Тагиле уже будут сданы в эксплуатацию 4 индивидуальных дома для лучших стахановцев и старых кадровиков транспорта — машинистов тт. Калинина и Рыкова, мастера паровозного депо т. Илькина и заместителя начальника отделения т. Сизова.

**П. ТАГАНОВ** — начальник жилищного отдела.

## РЫБА СВОЕГО УЛОВА

При ОРС'е Н-Тагильского отделения движения недавно организована рыболовецкая бригада. В короткое время она выловила в Нейвинском и Исьвенском прудах более 1000 килограммов рыбы для столовых. Железнодорожники получили дополнительное питание.

**А. САЛОМАТОВ** — начальник ОРС'а.

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Путейцы Верхотурской дистанции состоят на учете в двух райпрофсожах Н-Тагильском и Надеждинском. Наш околоток станции Верхняя и другие относится к Тагильскому отделению. Несколько лет между профсоюзными руководителями длится спор о том, кто нас должен обслуживать.

—Верхотурскую дистанцию обслуживает Надеждинский райпрофсоюз, — говорят руководители Н-Тагильского райпрофсожа. А надеждинские руководители отвечают нам:

—К нам входят путейцы только до 99 километра.

Из-за этих споров путейцы станции Верхняя не видят никакой заботы о их культурно-бытовом

обслуживании. Пора Дорпрофсожу прекратить эту сутяжничество.

**СЕДУНОВ** — дорожный мастер.

☆

До войны на нашем путевом околотке станции Унь было три радиоприемника системы «Колхозник» и путейцы всегда были в курсе событий международной и внутренней жизни. Война окончилась. Нужно снова установить радиоприемники. Но начальник Кузинской дистанции связи т. Серовиков даже и не думает об этом. Никаких мер не принимает для решения этой задачи и наш Кузинский райпрофсоюз.

**ЗУБАРЬ** — техник 1-го ранга пути и строительства.

## По следам неопубликованных писем

Председатель местного разезда Винзили т. Черкас сообщал в своем письме, что работающие на путевом околотке подростки используются наравне со взрослыми и не имеют отдыха. Тюменский райпрофсоюз сообщил, что по письму приняты меры. Подростки переведены на 6-часовой рабочий день и сейчас пользуются выходными днями.

☆

Машинист тов. Комаров в своем письме от 26 мая сообщал, что в ларьке станции Н-Тагил всегда

отпускается горячий хлеб, сырой и тяжелый. В столовой паровозного депо обеды плохие и недоброкачественные.

Н-Тагильский райпрофсоюз сообщил, что по письму приняты меры. Хлеб отпускается выдержанный и в достаточном количестве. За обеды и несдачу денег покупателям продавец Пикунская в работы снята. В столовой введен рабочий контроль. Качество обедов улучшено.

**И. о. ответственного редактора Г. С. ЮРИН.**

## Плоды зазнайства

Уже второй месяц экзаменационная комиссия не может закончить испытания в коллективе паровозной службы по Правилам технической эксплуатации. Как ни странно, но этот грустный факт объясняется тем, что командиры-паровозники не знают этого основного закона эксплуатации железных дорог.

Члены экзаменационной комиссии задали старшему диспетчеру службы тов. Маслову самые элементарные вопросы:

—Как подается сигнал разрыва поезда паровозным свистком, сигнал пожара, бдительности?

Маслов все спутал и не мог ответить ни на один вопрос.

—По какому разрешению отправляется машинист со станции при неисправности выходного светофора?

—По бланке белого цвета с красной полосой, — невозмутимо ответил Дуров.

Любому машинисту известно, что в таких случаях выдается разрешение на бланке зеленого цвета, согласно параграфу 48 инструкции по движению поездов. Но для Дурова это тайна за семью печатями. Не смог он правильно ответить, с

каким прокатом бандажей нельзя выпускать паровоз на маневры. Два раза вызывался на испытания инженер службы т. Тимаков, но так и не мог их сдать.

Он не знает, как подсчитывать вес поезда, утверждает, что сигнал бдительности подается в тоннелях кривых одним длинным свистком, а пермиссивный сигнал показывает зеленый свет.

Между тем сигнал бдительности подается при подезде к желтому входному, проходному или пермиссивному сигналу паровозным свистком: один длинный и один короткий. Пермиссивный сигнал устанавливается на проходных светофорах на затяжном профиле пути в виде дополнительной головки с синим огнем и дает машинисту право проезжать красный огонь проходного светофора со скоростью не свыше 15 километров в час только с тяжеловесными поездами, указанными в приказе 209/Ц.

Не сдал испытания и диспетчер Ожерельев. Он обнаружил полное незнание норм тормозного нажатия на 100 тонн веса в товарных и пассажирских поез-

дах, как размещаются ручные тормоза в поезде и т. д. Не знает новых указаний и дополнений к Правилам и т. Фомин, ведающий вопросами безопасности. Под всякими предлогами уклоняются от сдачи испытаний инженер локомотивного отдела т. Смирнова, начальники отделов тт. Данченко, Васютинский и другие, а заместители начальника службы тт. Эстис, Шаров и инспектор по котлонадзору тов. Гоголев с трудом добились оценки «посредственно». Приходится ли удивляться, что эти командиры нередко дают линии приказы, явно угрожающие безопасности движения поездов.

Паровозники нашей дороги допускают большое количество брака. Между тем, командиры службы не показывают им примера в знании Правил технической эксплуатации. Борьбу с авариями и браком начальнику службы т. Уткину нужно начать с того, чтобы в первую очередь командиры службы сами хорошо усвоили основной закон транспорта.

**А. СМЕТАНИН** — пом. дорожно-го ревизора НКПС инженер-майор тяги.