

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. Дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 78 (2768)

Четверг, 5 июля 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Июль — решающий месяц

Месяц отделяет нас от знаменательного дня 10-летия исторического приема великим Сталиным в Кремле лучших людей железнодорожного транспорта. С огромным патристическим подъемом готовятся советские железнодорожники к своему национальному празднику, чтобы дать достойный отчет великому Генералиссимусу, Герою Социалистического Труда и Герою Советского Союза любимому Сталину о выполнении его мудрых указаний в деле подема работы железных дорог.

Наш железнодорожный транспорт с честью выдержал суровую проверку в ходе Великой Отечественной войны, бесперебойно снабжал фронт всем необходимым для разгрома немецко-фашистских захватчиков. Сейчас, воодушевленные великой исторической победой, с новыми силами борются железнодорожники за решение задач по дальнейшему укреплению военно-экономического могущества нашей Родины в период мирного развития.

Итоги работы нашей дороги за июль красноречиво говорят о серьезных успехах, которых добились передовые коллективы в соревновании за встречу Сталинского дня железнодорожника. Соревнуясь с металлургами и угольщиками, коллектив Надеждинского отделения увеличил погрузку и выгрузку, ускорил оборот вагона, увеличил отправление и проследование поездов по графику.

Намного перевыполнила план погрузки и выгрузки и вдвое против нормы сократила простой транзитного вагона без переработки передовой сортировочная станция дороги — Смычка. Несколько маршрутов суглем сверх плана отправил коллектив станции Богословск.

Не только отдельные хозяйственные, но и в целом службы вагонная, пути, связи улучшили свои измерители. Десятки и сотни вагонов выпустили сверх плана в июне из капитального и среднего ремонта вагонники. Но они еще отстают по годовому ремонту, по снижению остатка больных вагонов в текущем ремонте и на ряде участков ухудшили эксплуатационные измерители.

С помощью железнодорожников других служб и трудящихся территориальных организаций путевцы перевыполнили в истекшем месяце обязательство по среднему и планово-предупредительному ремонту пути,

а передовая дистанция — Баженовская, где начальником тов. Князев, уже превысила годовую программу среднего ремонта и близка к завершению общей программы оздоровления пути.

Эти успехи передовиков ярко показывают могучую силу социалистического соревнования. Так могли бы работать все коллективы нашей дороги, если бы командиры, партийные и профсоюзные организации каждого предприятия повседневно занимались соревнованием, поддерживали и распространяли творческую инициативу передовиков, подтягивали отстающих до уровня передовых.

Но в том и беда, что многие руководители, провозгласив широкие обязательства, не ставят даже практических мероприятий по их реализации. Начальник станции Богданович т. Колинко и секретарь партбюро т. Кузнецов произнесли немало торжественных речей, подписывая обязательства к Дню железнодорожника, но ничего не сделали для их выполнения. Простой вагонов зависел на станции почти вчетверо, не выполняется ни один измеритель грузовой и эксплуатационной работы.

Болтуны Колинко и Кузнецов, к сожалению, не одиноки. Немало на дороге начальников хозяйств, которые не руководят соревнованием, пустили дело на самотек. В этом основная причина того, что дорога все еще не выполняет государственный план грузоперевозок, график движения поездов, ухудшила оборот вагонов.

Июль — решающий месяц выполнения коллективом дороги своих обязательств в соревновании. Он должен стать для нас месяцем напряженной работы за подъем грузоперевозок и за образцовую подготовку всех предприятий к зиме. Нужно еще шире развернуть соревнование с металлургами и горняками за увеличение погрузки, выгрузки и ускорение оборота вагона, всемерно развивать и распространять инициативу передовиков, усилить контроль за выполнением социалистических обязательств.

Долг коллектива каждого предприятия свято выполнять свои обязательства и встретить День железнодорожника решающими успехами в деле подема работы Свердловской магистрали.

## ИТОГИ ВОСКРЕСНИКА

Широко поддержали железнодорожники и трудящиеся территориальных организаций решение Свердловского Облсопколма и бюро Обкома ВКП(б) о массовом выходе 1 июля трудящихся области на ремонт пути Свердловской дороги. В работах приняло участие 17.700 человек, из них около 9 тысяч железнодорожников.

За этот день отремонтировано капитальным ремонтом 4 и плано-

во-предупредительным 46 километров пути. Пройдено средним ремонтом по классу № 1 — 11,3 и классу № 2 — 23,7 километра, поставлено на шебель 3 комплекта стрелок, сменено 5.322 шпала и выгружено 4590 кубометров балласта.

Особенно большую помощь путевцам оказали трудящиеся городов Свердловска и Н-Тагила.

# Навстречу Всесоюзному Сталинскому Дню железнодорожника

## ТЕЛЕГРАММА

### Народного Комиссара Путей Сообщения

29 июня 1945 года

№ 6954

Старший машинист депо Зилово Забайкальской дороги техник-лейтенант тяги т. Соловьев И. Т., впервые на железнодорожном транспорте на основе методов работы инициаторов передовых форм социалистического труда в паровозном хозяйстве тт. Кривоноса, Папавина, Лунина, Коробкова, создал комплексный технологический процесс работы паровозных бригад по уходу за паровозом, организации ремонта, эксплуатации, правильному режиму отопления любыми углями, обучил свои бригады слесарному делу.

Паровоз ЕФ № 93 ст. машиниста т. Соловьева в течение 5 лет работает без срыва спаренной езды, не имеет заходов на межпоездной ремонт и брака в пути. Из промывочного ремонта и под'емки паровоз выходит строго по нормам, установленным графиком технологического процесса ремонта.

Тов. Соловьев продлил срок службы ответственных деталей локомотива: на его паровозе золотниковые кольца работают без смены и ремонта до 35 тысяч километров, поршневые секционные кольца, сцепные и центровые втулки — до 65 тысяч километров, поршневые и кривокопфные подшипники более 100 тысяч километров и т. д. Применяя профильные тормозные колодки, т. Соловьев добился пробега паровоза без обточки бандажей: в 1943 г. — 103 тысячи километров, в 1944 году — 108 тысяч километров, при норме 40 тысяч километров. Пробег между средними ремонтами составил 283 тысячи километров при норме 130 тысяч. Без капитального ремонта паровоз пробежал уже 582 тысячи километров.

Паровоз т. Соловьева систематически работает строго по кольцевому графику оборота, без дополнительного набора воды на промежуточных станциях на участке длиной в 129 километров. Тов. Соловьев выработал и применил наиболее рациональные способы сжигания местных углей и сберег более 3 тысяч тонн топлива.

За период Отечественной войны машинист сэкономил на ремонте паровоза около 200 тысяч рублей, внедрил более 40 рационализаторских предложений, направленных на улучшение ремонта и эксплуатации паровоза, довел среднемесячный пробег своего паровоза до 14 тысяч километров.

Одобрившую инициативу и методы работы тов. Соловьева ПРИКАЗЫВАЮ:

Наградить старшего машиниста депо Зилово Забайкальской дороги т. Соловьева Ивана Трофимовича знаком «Почетному железнодорожнику» и именными часами.

Присвоить т. Соловьеву И. Т. очередное персональное звание инженер-лейтенанта тяги.

Начальникам дорог, паровозных служб и депо организовать изучение и распространить опыт и методы работы старшего машиниста т. Соловьева.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ И. КОВАЛЕВ

## Завершаем годовую программу

В соревновании к Сталинскому Дню железнодорожника коллектив Баженовской дистанции пути добился хороших результатов. Годовой план среднего ремонта пути по классу № 2 выполнен уже на 135 процентов. Полностью выполнено задание по усилению кривых и на 90 процентов освещена годовая программа по постановке стрелок на шебель.

По-стахановски работал коллектив 9 околотка, где дорожным мастером тов. Капустин. Своими силами работники околотка на трех километрах пути произвели средний ремонт и на одном километре — усиление кривых.

Н. КНЯЗЕВ — начальник дистанции директор-подполковник пути и строительства.

## Отличное дежурство

Настойчиво борясь за выполнение наркомовского графика диспетчер Надеждинского отделения Богословского участка тов. Огнев в ночь на 4 июля добился 100-процентного отправления и проследования поездов по расписанию.

Хорошо работал в это дежурство диспетчер Верхотурского участка тов. Раздобрев. Он выполнил повышенное задание по отпуску из Надеждинска товарных поездов и подвел к Верхотурью 3 поезда сверх нормы. В этом ему очень помогли дежурные по станции Надеждинск-сортировочная т. Самоцарнов и Верхотурье — т. Коротков.

П. КОНДРАКОВ — помощник начальника распорядительного отдела.

## Настойчивее бороться за выполнение графика

За первые 10 дней работы по новому графику отправления поездов по расписанию по дороге составило 85,6 и проследования 57,8 процента.

Лучше других работало Надеждинское отделение. Начальник отделения т. Шантурин повседневно занимается вопросами графика. Анализ исполненного графика проводится здесь по селектору с участием командиров всех станций, что позволяет устранять недостатки на ходу. Соревнуясь с поезными бригадами, лучший диспетчер т. Гвоздев на 100 проц. выполняет график по отпуску и проследованию и довел участковую скорость до 130 проц. к норме. Все поезда по расписанию отправляет дежурный по станции Верхотурье тов. Коротков. В результате дружной, слаженной работы в последней декаде июня надеждинцы повысили отправление поездов по графику до 98,4 и проследование до 76,3 процентов.

Неплохие показатели имеют Н-Тагильское и Егоршинское отделения. Они отправляют по графику свыше 90 проц. поездов и обеспечивают проследование на 67—71 проц. Дежурные по станциям Гороблагодатская тов. Воробьев и Смычка — т. Мурзин все поезда отправляют по расписанию.

Однако такие отделения, как Кузнецкое и Тюменское, срывают дорожные измерители. На Кузнецком отделении проследование поездов с введением нового графика снизилось на 17 проц., а задержки по приему станциями возросли до 62 процентов.

Анализ показывает, что основными причинами невыполнения графика является низкая дисциплина и отсутствие слаженности между железнодорожниками основных служб. 14 проц. срывов поездов по дороге падает на неготовность составов по формированию, 21,8 проц. на позднюю выдачу локомотивов, 10,7 процентов на техническую неготовность составов. Срывы проследования по графику распределяются так: неприем поездов станциями — 30,6 проц., невыдержка машинистами перегонных времен хода — 15,6, ограничения скорости по ремонту пути и предупреждениям — 5,4 процента.

За последние дни стали увеличиваться срывы поездов из расписания по вине паровозников, особенно на Н-Тагильском, Свердловском и Тюменском отделениях.

29 июня машинист депо Тюмень Емельянов на 6,5 часов задержал в Богдановской поезд № 947 из-за неисправности паре-

воза. 26 июня машинист депо Свердловск-пассажирская Борзов вследствие боксования на перегоне Выхино-Кольцово выбил из расписания 5 поездов почти на 12 часов.

Слаба дисциплина и среди кондукторских бригад. Полчаса стоял поезд № 1203 в Невьянске, пока старшего кондуктора Свердловского резерва Десятову не отыскали спящей в гондоле.

Не все благополучно и у вагонников, особенно на Н-Тагильском и Тюменском участках, которые также часто задерживают поезда медленным и недоброкачественным осмотром. Повинны в задержках и некоторые диспетчеры. За одно лишь дежурство 23 июня диспетчер Свердловского отделения Шарпов неправильной регулировкой выбил из расписания 5 поездов.

Все это обязывает руководителей отделений, станций, партийные и профсоюзные организации усилить борьбу за выполнение графика, укрепить дисциплину и слаженность среди железнодорожников и по-настоящему возглавить соревнование за 100-процентное отправление и продвижение поездов строго по расписанию.

М. КОРУС — начальник сектора графиков инженер-капитан движения.

### Итоги работы дороги в июне

В июне, по сравнению с маем, дорога увеличила среднесуточную погрузку на 56 и выгрузку на 288 вагонов, однако не справилась с государственным планом. Месячный план выполнен по погрузке на 95,2 и по выгрузке на 96,3 процента.

Несколько возросла сдача поездов, снижен рабочий парк, но еще на 5 проц. превышает установленную норму.

Ухудшился оборот вагона и составляет 86,9 проц. к заданию. График движения поездов выполнен по отправлению на 73 и по проследованию на 48,4 процента.

По итогам соревнования руководство дороги и Дирпроефож признали победителями, занявшими первые места:

**Надеждинское отделение движения** (начальник т. Шанаурин) улучшило основные измерители: погрузку, выгрузку, обеспечило проследование 72 проц. поездов по графику, выполнило участковую скорость на 107 проц. и ускорило оборот вагона.

**Станцию Смычка** (начальник т. Минюхин), перевыполнив о план погрузки, выгрузки и сократившую простой транзитного вагона.

**Станцию Гороблагодатская** (начальник т. Тарасенко).

**Станцию Богословск** (начальник т. Турышев), которая на 102 проц. выполнила план погрузки угля, сократила простой вагонов под грузовыми операциями и улучшила использование грузоподъемной силы вагона.

**Егоршинское паровозное отделение и депо Егорши. №** (начальники тт. Протасов и Пластинин) и по малым депо — Туринск.

**Н-Тагильский склад топлива.**

**Н-Тагильский вагонный участок** (начальник т. Кирилло), перевыполнивший измерители по капитальному, среднему и годовому ремонту вагонов.

**Баженовскую и Надеждинскую дистанции пути** (начальники т. Князев и Булахов), **Асбестовский карьер и МПС № 15.**

**Свердловск-пассажирскую дистанцию связи** (начальник т. Глаголев).

**Вокзал станции Н-Тагил.** **Свердловскую погрузконтору.**

**Жилищно-ремонтную контору Свердловск-пассажирская** (начальник т. Елисева).

**Егоршинский врачебный участок,** **санитарно-эпидемическую станцию Свердловск-сортировочная,** **Свердловскую детскую туберкулезную больницу и детские ясли № 6** станции Свердловск-пассажирская.

☆☆☆

Дорожные переходящие красные знамена присуждены Егоршинскому паровозному отделению, депо Егоршино, Н-Тагильскому вагонному участку, Надеждинской дистанции пути, дистанции связи Свердловск-пассажирская, вокзалу станции Н-Тагил, Свердловск-пассажирской жилищно-ремонтной конторе, Н-Тагильскому складу топлива, Камышловскому материальному складу, 2-му участку Дорстрой, Егоршинскому врачебному участку, санитарно-эпидемической станции Свердловск-сортировочная, Свердлов-

ской детской туберкулезной больнице и детским яслям № 6 станции Свердловск-пассажирская

Хуже всех работали в июне и отнесены на последние места Кузнецкое отделение движения, станции Богданович, Кузино, Баженов, Н-Тагильское паровозное отделение и депо Кушва, Верхотурский склад топлива, Кузнецкий вагонный участок, Н-Тагильская и Алапаевская дистанции пути, Верх-Нейвинская дистанция связи, вокзал станции Алапаевск и Н-Тагильская жилищно-ремонтная контора.



Иван Андреевич СЮТКИН (Свердловск-пассажирская) — лучший билетный кассир нашей дороги. Фото Ф. Соболева.

### По методу Казанцева

В этом году Туринская дистанция пути своими силами выполняет большой объем работ по среднему ремонту пути, смене шпал и замене стрелочных переводов.

Систематическую помощь путевым бригадам оказывают газанцевские бригады путевых и мостовых обходчиков.

Бригада путеобходчика 4 околотка т. Коростелева за месяц сменила 390 шпал, отремонтировала 2 километра пути и заправила балластную призму. По-стахановски работают путеобходчики тт. Кононов, Копов и Шалагина. Любознательно ухаживая за своими километрами, ремонтируя путь в неурочное время, они содержат его в отличном состоянии.

За месяц путеобходчики дистанции отработали на ремонте пути по методу Героя Социалистического Труда т. Казанцева 360 человеко-дней.

ШИЛОВ — секретарь парторганизации дистанции.

### Воссоединение Закарпатской Украины с Советской Украиной

29 июня в Москве заключен «Договор между Союзом Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республикой о Закарпатской Украине».

Этим историческим Договором народ Закарпатской Украины, отторгнутый венгерскими захватчиками более тысячи лет тому назад, воссоединяется со своей матерью Советской Украиной.

Закарпатская Украина расположена на южных склонах и предгорьях Карпат и отчасти в Нижле-Венгерской низменности, занимает 12,6 тысяч кв. километров. Население по переписи 1931 г. — 725,3 тысячи человек на 65 проц. состоит из украинцев, 15 проц. — венгры и 15 проц. — евреи. Центральный город — Ужгород. Главное занятие населения — сельское хозяйство, скотоводство и лесное дело. Промышленность развита слабо.

Несмотря на тысячелетнее иго, западные украинцы сохранили свой язык, обычаи и культуру и являются частью украинского народа. Народ Закарпатской Украины упорно боролся за свое освобождение и никогда не оставлял своих вековых надежд на воссоединение с Украиной.

После развала австро-венгерской империи, народные избранники в январе 1919 г. торжественно провозгласили воссоединение Закарпатской Украины с остальным украинским народом. Однако по Сен-Жерменскому и Трианонскому договорам, Закарпатская Украина была включена в состав вновь образовавшейся Чехословакии и до

1939 г. находилась в ее составе на правах автономной единицы.

В марте 1939 г. после расчленения Гитлером Чехословакии, Закарпатскую Украину оккупировали венгерские войска. Флпипсты зверски расправлялись с народом, расстреляли и бросили в тюрьмы и концлагеря традиционные лагеря выдающихся народных деятелей.

Героическая Красная Армия, разгромив гитлеровские полчища, освободила территорию Чехословакии и в ноябре 1944 г. изгнала гитлеровцев из Закарпатской Украины. 26 ноября 1944 г. 1-й Съезд народных комитетов Закарпатской Украины в Мукачево, выражая волю огромного большинства народа, принял манифест о желании соединить Закарпатскую Украину с Советской Украиной.

При содействии чехословацкого правительства и большой помощи правительства Советской Украины в стране началось возрождение политической, экономической и культурной жизни. Народные комитеты передали крестьянам свыше 100 тысяч гектаров земли. Более 60 тысяч хозяйств получили земельные наделы.

Дружественные отношения между Советским Союзом и демократическим Чехословацким Правительством привели к братскому разрешению вопроса о Закарпатской Украине. Исторический Договор, подписанный 29 июня, между СССР и Чехословацкой Республикой, осуществил вековые чаяния закарпатских украинцев о воссоединении со своей матерью — Советской Украиной.

### О восстановлении отпусков рабочим и служащим

В связи с окончанием Великой Отечественной войны Президиум Верховного Совета СССР по представлению Совета Народных Комиссаров СССР постановил: восстановить с 1 июля 1945 года очередные и дополнительные отпуска рабочим и служащим, отмененные в период военного времени.

Совету Народных Комиссаров СССР предоставлено право отсрочить предоставление отпусков рабочим и служащим в отдельных отраслях промышленности до конца 1945 года с тем, чтобы за неиспользованный в связи с этим отпуск в текущем году выплачивалась рабочим и служащим соответствующая денежная компенсация. (ТАСС).

### УХОД ЗА ПОСЕВАМИ КАРТОФЕЛЯ И ОВОЩЕЙ

В этом году перед совхозами и подсобными хозяйствами дороги стоит большая задача — обеспечить железнодорожников картофелем и овощами нового урожая на весь год. Без высокого агротехнического ухода за этими культурами трудно добиться успеха.

Прошедшие обильные, но теплые дожди способствуют усиленному росту картофеля и овощей. Однако от дождей уплотнилась почва, появились сорняки. В уплотненную почву не поступает достаточное количество воздуха, что затрудняет образование питательных веществ для корней растений. В этих условиях сорные растения развиваются быстрее культурных и загущают их.

Задача сейчас состоит в том, чтобы в течение всего лета поддерживать почву в рыхлом и чистом от сорняков состоянии.

За лето картофель требует че-

тырех—пятикратных рыхлений и двух—трехкратных окучиваний. Рыхление надо производить после каждого сильного дождя на глубину 3—5 сантиметров. Причем, первое окучивание следует сделать, когда стебель картофеля достигнет роста 10—12 сантиметров, второе — спустя 10 дней и третье — перед бутонизацией.

Окучивание усиливает испарение влаги из верхних слоев почвы, способствует лучшему прогреванию ее, облегчает доступ к корням воздуха и вызывает дополнительное образование клубней.

По данным Свердловской областной политехнической станции окучивание дает следующую прибавку урожая картофеля: без окучивания — 62 центнера с га, при одном окучивании — 112 центнеров, при двухкратном окучивании — 162 центнера.

Урожай овощей можно удвоить и

утроить при хорошем уходе и подкормке удобрениями в процессе роста.

Первую подкормку картофеля нужно производить через 15 дней после всходов и последующие повторять через каждые 10 дней. Свеклу и морковь можно начинать подкармливать при наличии у них трех—четырёх листочков, капусту — при высоте или через 7 дней после посадки.

Для подкормки можно использовать навозную жижу (1 часть жижи на 4—6 частей воды), птичий помет (1 часть на 12—16 частей воды) или в сухом измельченном виде 150 граммов на 1 квадратный метр, а также минеральные удобрения: сульфат-аммоний, калийную соль и суперфосфат.

Ряд совхозов и подсобных хозяйств дороги уже приступили к уходу за картофелем и овощами.

Неплохо идут прополочные работы в подсобных хозяйствах ОРС'а Тюменского отделения и Лайском совхозе. В ОРС'е Тюменского отде-

ления движения (начальник т.в. Ударцев) уже отбороновали 27 га картофеля, пропололи 8 га овощей и 5 га картофеля. Все овощи уже прополоты и в ОРС'е Тюменского паровозного отделения.

Однако в большинстве подсобных хозяйств еще не развернут настоящий уход за посевами. Дальнейшее промедление грозит буйному росту сорняков, снижению урожайности, потребует огромных затрат рабочей силы.

Прополка посевов требует сейчас привлечения в подсобные хозяйства максимального количества рабочих, правильной организации труда, широкого внедрения звеньевой и индивидуальной деятельности.

Июль, в этом отношении, должен стать решающим месяцем. Надо без промедления мобилизовать сейчас всю энергию на образцовый уход за каждой культурой, чтобы обеспечить себя на год высококачественными продуктами питания.

Е. РОЗНАТОВСКИЙ — агроном ДОРУРС'а.

### Письмо в редакцию

Начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2 ранга т. Багаев приказом № 143 обязал начальников Свердловского строительного участка т. Кельмогорова и вагонного депо Свердловск-пассажирская т. Петухова не позднее 15 июня закончить строительно-монтажные работы на гидролизно-дрожжевом заводе ДОРУРС'а.

Но до сих пор приказ не выполнен. Работы по окончанию монтажа завода проходят от случая к случаю. Сданный т. Петухову еще 21 мая заказ на изготовление колец автоклавов не выполнен по сей день. Все это тормозит работу по опрессовке и обмуровке автоклавов, не дает возможности Дорстрой приступить к оборудованию цехов.

П. ФЕДОРОВ — директор завода.

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