

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 82 (2712)

Суббота, 14 июля 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Выше темпы погрузки!

Июль на нашей дороге начался под знаком подема грузовой работы. Верные своему слову, железнодорожники передовых отделений и станций по-деловому борются за досрочное выполнение плана с тем, чтобы к Сталинскому дню железной дороги отгрузить тысячи вагонов сверхплановой уральской продукции в фонд дальнейшего укрепления военно-экономического могущества нашей Родины.

За 12 дней июля дорога уже отгрузила более 400 вагонов сверх плана. Погрузка 17 видов груза введена в план, а по коксу месячный план выполнен за 12 дней.

Могучим рычагом подема погрузки служит боевое соревнование железнодорожников с металлургами и горняками. Инициаторы этого соревнования — Н-Тагильские железнодорожники, обеспечив слаженную ритмичную работу с важнейшими предприятиями промышленности, отгрузили более 2 тысяч вагонов сверхпланового груза.

Вместе с тем тагильчане еще не добились ликвидации отставания в погрузке черного металла и железной руды. Недогруз металла только по Ново-Тагильскому заводу выражается в 354 вагона. Значительная доля этого срыва падает на транспортный цех завода, возглавляемый т. Винником. Он систематически не осваивает подаваемый под погрузку порожняк.

Настойчиво набирают темпы погрузки, идут с превышением плана отделения Камышловское, Тюменское и Кузнецкое. Руководители Камышловского отделения упорядочили суточное планирование, для ускорения развоза местного груза и подачи порожняка под погрузку ввели диспетчерские паровозы. Дежурные по отделению тт. Кутемов и Колупаев умело сочетают грузовую работу с поездной. В результате этого камышловцы на 24 проц. перевыполнили декадный план погрузки.

Однако важнейшие отделения Свердловское, Надеждинское и Егоршинское все еще не справляются с планом. Правда, за последние дни свердловчане подтянулись и

осваивают суточные задания, но они еще не настроились на то, чтобы в кратчайший срок перекрыть образовавшийся недогруз сотен вагонов металла, серного сырья, флюсов, огнеупоров и особенно балласта.

Нет на Свердловском отделении четкого суточного планирования, нет должной требовательности к клиентам, срывающим грузовую работу. На станциях Свердловск-товарная, Шарташ, Ревда и других ежедневно остаются неиспользованными десятки и сотни вагонов, простой их под грузовыми операциями завешен вдвое и втрое. Ликвидация этих простоев, увеличение выгрузки — вот основной резерв, который нужно использовать свердловчанам для подема погрузки.

Серьезный счет следует предъявить Надеждинскому отделению и его начальнику тов. Шанаурину. По итогам работы в мае надеждинцы заслуженно получили переходящее знамя НКПС. Почему же сейчас они не осваивают погрузку при ежедневном избытке порожняка от 200 до 400 вагонов? Почему бы надеждинцам, по примеру камышловцев, не ввести диспетчерские паровозы, не изыскать дополнительные возможности улучшения развоза порожняка.

Значительная доля вины за отставание важнейших отделений лежит и на руководителях служб грузовой и движения. Они обязаны оперативными мерами помочь этим отделениям и в первую очередь Свердловскому быстрее ликвидировать образовавшийся недогруз.

Советский народ охвачен могучим напором борьбы за быстрейшее заличивание ран, нанесенных нашему хозяйству войной, за дальнейшее укрепление могущества нашего великого отечества. Мы железнодорожники обязаны всемерно увеличивать грузоперевозки для возрождения экономики освобожденных областей и республик, для дальнейшего повышения производственных мощностей промышленности и транспорта. Встретим Сталинский день железнодорожника досрочным выполнением государственного плана погрузки, перевезем тысячи вагонов продукции сверх плана!

## Дневник соревнования

железнодорожников с металлургами и горняками

За сутки 12 июля дорога выполнила план погрузки на 108 и выгрузки — на 98 процентов.

Перевыполнили задание по погрузке и выгрузке Кузнецкое, Камышловское и Тюменское отделения. Значительно перевыполнили задания по погрузке Н-Тагильское отделение и по выгрузке Надеждинское и Егоршинское.

Большинство предприятий справилось с грузовыми заданиями, за исключением Н-Салдинского завода (директор т. Журавлев), Свердловских мельзаводов в №№ 1 и 2, Выхинского и Кольцовского, сорвавших грузовую работу.

За 12 дней июля дорога погрузила 417 вагонов сверх плана. На 2—3 дня впереди плана идут отделения Тюменское, Камышловское и Кузнецкое. Н-Тагильское отделение погрузило 2200 вагонов сверх плана.

С недогрузом идут отделения: Свердловское — 1174 вагонов, Надеждинское — 343 и Егоршинское — 533.

# Навстречу Всесоюзному Сталинскому дню железнодорожника!

## В дорожном соревновании идут впереди

В первой декаде июля дорога выполнила план погрузки на 99,9 и выгрузки на 96,7 процента. По графику отправлено 84 и проследовало 58,7 проц. поездов. Вместе с тем по дороге ухудшились прием и сдача поездов, возрос рабочий парк и ухудшился оборот рабочего вагона.

В соревновании заняли первые места: **ЕГОРШИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ** — перевыполнило нормы приема и сдачи поездов, участковой скорости, оборота местного вагона и задание по выгрузке. Улучшилась погрузка, снижен рабочий парк. График движения поездов выполнен по отправлению на 95,4 и проследованию на 83,8 процента.

**СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК - СОРТИРОВОЧНАЯ, КУЗИНО И БОГОСЛОВСК.**

**НАДЕЖДИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО НАДЕЖДИНСК И ЭЛЕКТРОДЕПО СВЕРДЛОВСК СОРТИРОВОЧНАЯ.**

**ГОРБЛАГОДАТСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК. КАМЫШЛОВСКАЯ И НАДЕЖДИНСКАЯ ДИСТАНЦИИ ПУТИ.**

**СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ.**

**Н-ТАГИЛЬСКИЙ ВОКЗАЛ.**

Отстают в соревновании и отнесены на последние места: Тюменское отделение движения, станции Надеждинск-сортiroвочная, Поклевская и Ревда, Камышловское паровозное отделение и депо Камышлов, Н-Тагильская и Алапаевская дистанции пути, Надеждинский вагонный участок, Н-Тагильская дистанция связи, вокзалы станций Тавда и Асбест.

## ЗА ЧИСТОТУ И КУЛЬТУРУ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Рабочие и командиры Камышловского паровозного отделения энергично взялись за наведение чистоты, порядка и культуры в цехах и на всей производственной территории. Инициаторами этого выступили старший кадровик помощник машиниста пенсионер т. Мошонкин, пришедший работать в дни войны, и каменщик-штукатур т. Кузнецов.

Их предложение было поддержано руководством отделения, партийной и профсоюзной организациями и всеми железнодорожниками. В неурочное время работники электростанции, очистив от мусора сад, построили новый забор из штакетника, разбили дорожки, клумбы, посадили цветы, восстановили фонтан. Такая же работа проведена возле мастерской строительной группы, на складе топлива и возле конторы. Фасад депо заново покрашен, идет покраска других зданий.

В культурный вид привели цеха и территорию рабочие депо и колонны № 18. Сделана новая ограда, разбиты клумбы вокруг цеха тепловой промывки и помещения паровозных бригад. Работы продолжаются.

**В. ПЛЮЩЕВ** — начальник паровозного отделения, директор-подполковник тяги.



Валентина Тимофеевна ЛОМАКИНА — передовой диспетчер Синарского участка, Свердловского отделения по результатам работы в 3-й декаде июня занесена в список диспетчеров, добившихся наивысших показателей по сети железных дорог в отправлении и проследовании поездов по графику.

За первую декаду июля тов. Ломакина выполнила задание по выгрузке на 106,8, по сдаче поездов — на 106 процентов, обеспечила скоростное продвижение 7 эстафетных поездов и заняла первое место среди диспетчеров отделения.

## Сотни тяжеловесных поездов

Положив начало вождению тяжеловесных поездов в нечетном направлении, машинист электродепо Н-Тагил Владимир Калинин обязался в июне — июле провести не менее 50 тяжеловесных поездов. Свои слова Калинин подкрепляет делом. В июне он провел 33 тяжеловесных поезда и перевез сверх нормы около 25 тысяч тонн груза. Последователи Калинина молодой машинист электровоза орденосец т. Трофименко, тт. Ширококов, Демев, Полушкин и другие провели в июне сотни тяжеловесных поездов.

В июле Калинин добился новых серьезных успехов. Только в нечетном направлении за 10 дней он провел 5 поездов и перевез дополнительно 3 тысячи тонн грузов.

## Огни соревнования

Это было в первых числах июля. В обеденный перерыв секретарь партбюро Н-Тагильского склада топлива т. Арефьев сообщил рабочим, что за стахановскую работу в июне коллективу присуждено первое место по дороге.

— Теперь нам надо постараться, — сказал он, — чтобы День железнодорожника встретить еще большими успехами.

— Не подкачаем! Работали не плохо, постараемся еще лучше, — заявили машинист углеподъемного крана т. Орлов и его помощник т. Маркова.

— Что ж, посоревнуемся! — вмешался второй машинист т. Мальцев, — посмотрим, кто будет быстрее снабжать паровозы топливом.

Мальцев — соперник серьезный. Он учился работать у Малиновского,

известного на складе мастера скоростной экипировки, и уже нередко опережал своего учителя. Соревнование всыпнуло с новой силой.

Итоги первого же дня показали, что Орлов сократил простой паровозов под экипировкой вдвое против нормы. Мальцев отстал от него всего лишь на несколько секунд во времени подачи каждой тонны угля. Об этих успехах быстро узнали во всех бригадах. В соревнование включились все машинисты, калibroвщики и грузчики склада.

Каждый день приносил новые, замечательные успехи. Бригады тт. Деева, Поташкиной и Кутровского попеременно отнимали друг у друга первенство, все набирая темпы производительности труда.

Бригада т. Кутровского вышла победительницей в июне, по-прежнему идет впереди. Машинист Орлов, заменив в этой бригаде ушедшего в отпуск Малиновского, поставил новый небывалый на складе рекорд. За минуту в отдельные дни он подает на паровоз 5 тонн угля вместо 15 минут по норме и втрое против задания снизил простой локомотивов под экипировкой.

За десять дней июля Орлов выполнил задание более, чем на 300 процентов, а Мальцев дал около 280.

— Ничего, — говорит Мальцев, — еще две декады осталось до Дня железнодорожника. Посмотрим, кто будет впереди!

Трудовое напряжение растет. А. АЛЕКСАНДРОВИЧ.



# Шире соревнование за досрочное выполнение плана погрузки!

## В дружбе с угольщиками

В суровые годы войны зародилась дружба угольщиков Богословска с надежинскими железнодорожниками. Плечом к плечу они помогали Родине и Красной Армии, одни, увеличивая добычу «черного золота», другие — быстро доставляя его оборонным предприятиям.

Еще больше окрепла эта дружба сейчас в период мирного развития. Соревнование позволило надежинцам выполнить план погрузки и перевозок угля за первое полугодие на 101 процент.

К Дню железнодорожника надежинцы стремятся дать сотни вагонов сверхпланового угля. В первой декаде июля диспетчер Богословского участка т. Гвоздев и дежурный по станции Богословск т. Трегубенко с превышением реализовали план погрузки угля и 99 проц. угольных маршрутов отправили строго по графику. Лучший составитель станции т. Гробан ежедневно формировал по 2—3 поезда сверх задания.

По-скоростному обрабатывают и продвигают угольные маршруты верхотурские железнодорожники. Четко принимает, обрабатывает и строго по графику сдает на Тагильское отделение маршруты с углем передовая смена т. Короткова. Более чем на 40 минут она снизила простой кушвинских и верхотурских паровозов.

Машинисты Надежинского депо тт. Павлов, Скулкин и другие водят угольные поезда с большим превышением норм технической и участковой скорости.

Надежинские железнодорожники и угольщики Богословска сдержат слово. К Сталинскому дню железнодорожника они дадут предприятиям тысячи тонн сверхпланового угля.

А. ШАДРИН.

## Что дает четкое планирование

Раньше у нас на Камышловском отделении суточный план составлялся в 18 часов и не доводился своевременно до станционных смен, что нередко приводило к изменению грузовых заданий уже в начале суток.

Сейчас план на сутки мы составляем в 14 часов. Работники станции заранее ознакомляются с ним и готовят все необходимое для его реализации.

Результаты этого не замедлили сказаться. В первой декаде июля отделение выполнило государственный план погрузки на 126 процентов, в том числе по лесным грузам — на 194, по крепежу — на 182,6 и по огнеупорам — на 161,9 процента.

Чтобы лучше обеспечивать погрузку порожняком, движенцы стараются быстрее развозить местный груз и практикуют скоростную выгрузку. За декаду задание по выгрузке выполнено на 144 процента. Для подвода местного груза и по-

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВО БУДЕТ ВЫПОЛНЕНО

В июле, решающем месяце подготовки к Сталинскому дню железнодорожника, на нашем Н-Тагильском отделении с новой силой разгорелось социалистическое соревнование с металлургами и горняками за досрочное завершение 7-месячного государственного плана погрузки.

Первая декада июля дала знаменательный, еще небывалый на отделении успех. План погрузки выполнен на 116,3 процента.

Руководство отделения конкретно и оперативно руководит ходом соревнования. На селекторных совещаниях, с участием начальников всех станций, выясняется положение с погрузкой, даются четкие задания с учетом создавшейся обстановки, а в конце суток на таком же совещании подводятся итоги.

Коллективы станций по-настоящему борются за достойную встречу Дня

железнодорожника. Путем слаженной, ритмичной работы с основными клиентами — Коксохимическими и Н-Тагильским металлургическим заводами, коллектив станции Смычка, под руководством начальника тов. Минюхина и его заместителя по грузовой работе т. Ершова, за декаду выполнил план погрузки на 141,3 процента.

Умело организовал грузовую работу начальник станции Верхняя тов. Шущанов, обеспечив выполнение задания в первой декаде июля на 126 процентов. Хорошо справились с погрузкой станции Благодать, Сан-Донато, Н-Салда и Баранчинская.

В подеме грузовой работы большое значение имеет умелое и оперативное командование дежурных по отделению тт. Пояркова и Патрикеева.

К. АРИСТОВ — зам. начальника отделения директор-полковник движения.

## Подбивают инициативу передовиков

Коллектив станции Асбест во главе с начальником т. Афанасьевым энергично борется за досрочное выполнение июльского плана погрузки, за увеличение отгрузки балласта для путевых работ.

7 июля смена т. Решетникова выполнила задание по погрузке на 130 процентов. Погружено 58 вагонов балласта сверх плана. С исключительным напряжением работали составитель т. Мещеряков, спешник т. Мельников и машинист маневрового паровоза т. Бобков.

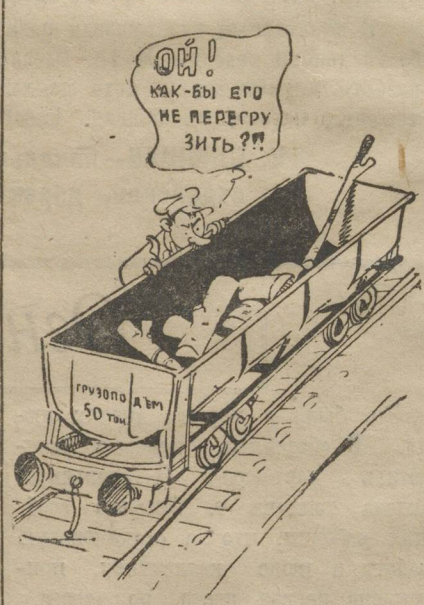
Но бездейственные работники подрывают эту инициативу передовиков. Начальник топливного склада Уфимцев не обеспечивает паровозы углем, и передаточные паровозы в этот день пришлось отправлять за углем в Баженово.

Диспетчер Свердловского отделе-

ния Бельтюков В. не принял необходимых мер для четкой организации работы передаточных паровозов. Паровозы №№ 68377 и 70539 простояли в Баженово под набором угля более 7 часов, чем был сорван вывод готовых составов со станции Асбест.

Руководителям отделений движения и паровозного хозяйства нужно немедленно упорядочить работу передаточных паровозов и создать все условия станции Асбест для перевыполнения государственного плана погрузки.

П. ЧЕРЕНКОВ — уполномоченный начальника дороги инженер-капитан движения.



На дороге систематически недоиспользуется грузоподъемная сила вагона. В июне вследствие бесконтрольности со стороны начальника ст. Богданович Колинко, огнеупорный завод недогружал каждый вагон на 5 тонн. С недогрузом в 4,4 тонны принимала вагоны от металлургического завода станция Н-Салда. На 3,6 тонны недоиспользовал мощность вагона клиент станции Гороблагодатская Кушвинский завод.

## Сводка ДорУРС'а

о ходе прополки овощей и картофеля в совхозах, ОРС'ах и хоз'единицах дороги на 10 июля 1945 г.

Прополка и окучивание картофеля в совхозах, к плану проц.		Прополка овощей в совхозах, к плану проц.		Прополка и окучивание картофеля в хоз'единицах, к плану проц.		Прополка овощей в хоз'единицах, к плану проц.	
СОВХОЗЫ				ХОЗ'ЕДИНИЦЫ			
1. Б.-Седельниковский	55	23		13. Паровозное депо	—	—	
2. Тюменский	34	50		Купва	—	—	
3. Лайский	36	13		Всего по ОР'ам	31	55	
4. Грязновский	20	14					
5. Егоршинский	—	9		1. Пассажирская	100	100	
6. Дружининский	—	—		служба	69	95	
Всего по совхозам	28	21		2. Служба движения	65	55	
ОРС'Ы				3. Дорстрой	60	100	
1. Надежинское отделение движения	100	100		4. Отдел электрификации	50	100	
2. Камышловское отделение движения	1	100		5. Материально-технический отдел	43	67	
3. Тюменское отделение движения	62	100		6. Грузовая служба	42	35	
4. Завод № 8	31	29		7. Административно-хозяйственный отдел	39	35	
5. Тюменское паровозное отделение	27	100		8. Вагонная служба	33	58	
6. Егоршинское отделение движения	23	33		9. Медико-санитарная служба	31	55	
7. Станция Свердловск-сортiroвочная	10	17		10. Жилищный отдел	28	5	
8. Депо Свердловск-пассажирская	9	50		11. Отдел воензирова- нной охраны	25	10	
9. Н.-Тагильское отделение движения	8	29		12. Паровозная служба	22	46	
10. Кузнецкое отделение движения	4	57		13. Служба связи	12	50	
11. Свердловское отделение движения	—	18		14. Служба пути	0	22	
12. Н.-Тагильское паровозное депо	—	—		15. Отдел школ	—	—	
				16. Прочие	—	—	
				17. Лесной отдел	—	—	
				Всего по хоз'единицам	35	42	
				Всего по дороге	33	37	

## Вечер культуры и отдыха

На-днях, по просьбе коллектива станции Шувакин, секретарь партбюро кондукторского резерва Свердловск-сортiroвочная т. Бабенко прочел для работников станции лекцию о международном и внутреннем положении. На лекцию собрались почти все свободные от дежурства железнодорожники, члены семей и прослушали ее с большим интересом.

После лекции культбригада Свердловского Дома Культуры железнодорожников им. Андреева под руководством т. Антоновой дала большой интересный концерт. По окончании вечера рабочие горячо благодарили докладчика и культбригаду и просили почаще посещать нашу станцию.

С отъездом бригады люди еще острее

почувствовали отставание в коллективе культурно-массовой работы. Станция большая, недалеко от столицы Урала—Свердловска. Между тем, на протяжении полутора лет нас ни разу не посетил председатель райпрофсоюза. Райпрофсоюз не оказывает никакой помощи в организации соревнования и в налаживании культурно-просветительной работы. Молодежи, чтобы повеселиться, приходится искать гармошку на соседних предприятиях. На станции нет ни музыкальных инструментов, ни настольных игр, ни литературы.

В. ПЕРЦЕВ—начальник станции инженер-капитан движения.

И. в. ответственного редактора Г. С. ЮРИН.

### МОСКОВСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО

объявляет прием студентов на 1945-46 учебный год. Принимаются лица, окончившие полную среднюю школу, техникум или приравненные к ним учебные заведения.

Институт готовит: инженеров путей сообщения — механиков и энергетиков. Срок обучения 5 лет.

Окончившие средние школы с аттестатом отличника в 1944 году и с медалью в 1945 году принимаются без экзаменов, все остальные подвергаются экзаменам в период с 1 по 25 августа по предметам: русскому языку и литературе, арифметике, алгебре, геометрии, тригонометрии, физике, химии и одному из иностранных языков, по выбору поступающего.

Заявления подаются с приложением: автобиографии, аттестата об окончании среднего учебного заведения в подлиннике, 3-х фотокарточек, справки об отношении к воинской обязанности. Паспорт представляется лично.

Все успевающие студенты получают стипендию от 210 до 400 рублей в месяц, в зависимости от курса. Отличники получают дополнительно 25 проц. к основной стипендии. Студенты института пользуются всеми правами железнодорожника, столовой закрытого типа с дополнительным питанием и продовольственными карточками рабочей категории. Иногородним предоставляется общежитие и обеспечивается вызов на приемные испытания и на учебу.

Прием заявлений по 15 августа. Адрес: Москва, Б5, Новосуцевская, 26, МЭМИИТ.