

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 68 (2362)

Суббота, 12 июня 1943 г.

Год издания 10
Цена 15 коп.

Сообщение Наркомфина Союза ССР

Выпущенный 5 июня сего года Второй Государственный Военный Заем на сумму 12 миллиардов рублей размещен к исходу 9 июня на 20 миллиардов 121 миллион рублей, что означает перевыполнение на 8 миллиардов 121 миллион рублей.

Подписка на Заем продолжается.

Наркомфин СССР А. ЗВЕРЕВ.

За четкую работу станции Свердловск - сортировочная

Станцию Свердловск-сортировочная заслуженно называют фабрикой формирования поездов. По своему удельному весу — это одна из решающих технических станций не только на дороге, но и на сети. И от того, как справляется коллектив этой станции с заданием по переработке грузопотоков, зависит успех всей поездной работы дороги.

Не случайно поэтому НКПС систематически предупреждает руководителей дороги и отделения о том, чтобы всеми мерами оберегать Сортировку и ни в коем случае не допускать перегрузки ее.

Кроме того, опыт работы показал, что стоит сколько-нибудь нарушить технологический процесс работы станции, сбить специализацию путей, как это медленно вызовет значительное затруднение в поездном положении на всем Свердловском узле, на Камышловском и даже на Тюменском отделениях. В таком положении часто оказываются дороги, например, зимой.

Но, несмотря на то, что руководителям — движенцам хорошо известно, что значит оберегать работу Сортировочной, они сами допускают ее зашивку.

Работая с напряжением ввиду насыщенности грузопотоками, станция в мае получила дополнительную работу: отцеплять от проходящих поездов 4-осные платформы. Потребовалась переработка составов через горку; транзитные поезда по существу превращались в разборные. Правда, сейчас часть этой работы передали на станцию Богданович, но сделали это тогда, когда станция стала уже зашиваться, когда стало «невозмогу».

Характерен и такой факт. С введомо руководителя Свердловского отделения нарушаются правила формирования на Кузинском участке, и к станции Свердловск-сортировочная подводится поезд без специализации их на четный и нечетный потоки. Возникает излишняя передача вагонов из парка в парк.

Станция Свердловск-сортировочная — сложный механизм в системе дороги. Поэтому необходимо хорошо знать поездное положение каждый день, каждый час, предвидеть все возможные случаи и принимать оперативные меры, чтобы не допустить зашивки станции.

Не так давно создалося затруднение в продвижении нечетных поездов на Дружининском участке при непокой загрузке выхода на Пермскую дорогу через станцию Шаля. Вместо того, чтобы оперативно вмешаться и принять срочные меры, распорядительный отдел (начальник тов. Куницкий) только через неделю дал распоряжение об отклонении части потока с Дружининского направления на Кузинское, когда положение на участках уже изменилось.

Коллектив станции Свердловск-сортировочная имеет в своих рядах много стажеров, мастеров формирования поездов. Здесь имеется сильная партийная организация. Такой коллектив может выполнить любое задание и держать станцию в числе передовых. Недостает только четкости командования и оперативно-го руководства со стороны службы, работников распорядительно-го отдела и отделения движения.

ВЫПУСК ВТОРОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ВОЕННОГО ЗАЙМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОЗНАМЕНОВАЛИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПОДЪЕМОМ



А. ЛОГИНОВ — передовой диспетчер станции Свердловск-сортировочная. За первую декаду июня его смена завоевала первенство в соревновании. Фото А. Шаевича.

Ценная инициатива

За последнее время оборот паровозов в Н.-Тагильском депо завывает из дня в день на 7—8 часов. Диспетчеры Алаповского участка т. Скобелев и Егоршинского отделения т. Попов, соревнующиеся между собой, проявили ценную инициативу: они взяли ввести паровозы в норму оборота.

7 июня паровозы машинистов тт. Митина и Панфилова не укладывались в норму оборота на 5 часов. Диспетчеры тт. Скобелев и Попов пропустили поезд напроход через станцию Н.-Салда и этим ускорили оборот паровоза на 40 минут против нормы.

В Салде т. Скобелев через дежурного по станции вручил машинистам записку: «Следуйте напроход через Иву без набора воды». Это дало экономии 2 часа 17 минут.

Так диспетчеры — еремичи тт. Скобелев и Попов своей замечательной инициативой возобновили борьбу за ускорение оборота тагильских паровозов. Этот почин должны подхватить диспетчеры Тагильского отделения тт. Остапьевский и Красильников и Егоршинского — тт. Корнилов и Динцев.

А. КОЖЕВНИКОВ — диспетчер-графист Н.-Тагильского отделения.

59 тяжеловесных поездов

Выполняя клятву уральцев товарищу Сталину об усилении помощи фронту, систематически водят тяжеловесные поезда машинисты депо Богданович.

В мае они провели 59 тяжеловесных поездов с превышением весовой нормы на 1000 тонн каждый, сэкономив в результате

этого 39 паровозов.

Впереди идут машинисты тт. Куталей, который провел 17 поездов, Малоземов — 13 и Инукин — 15 поездов.

А. АПТЕКАРЬ — нач. станции, М. БАЛАБАНОВ — секретарь узлового парткома.

Новый удар нашей авиации по аэродромам противника

В ночь на 9 июня крупные соединения нашей авиации нанесли новый мощный удар по 6 аэродромам противника. В результате налета на вражеские аэродромы уничтожено и повреждено по меньшей мере 150—160 немецких самолетов, взорвано несколько крупных складов с боеприпасами и горючим, подожжено большое количество аэродромных построек, в том числе несколько ангаров. С боевого задания не вернулся 21 наш самолет.

МОЩНЫЙ УДАР НАШЕЙ АВИАЦИИ ПО АЭРОДРОМАМ ПРОТИВНИКА

В ночь на 10 июня крупные силы нашей авиации нанесли мощный удар по 5 аэродромам противника.

В результате бомбардировки уничтожено и повреждено большое число вражеских самолетов. На всех аэродромах, подвергнутых бомбардировке, наблюдаем отмечены многочисленные пожары и взрывы складов боеприпасов и горючего.

Все наши самолеты вернулись на свои базы.

24 километра отремонтировано силами путеобходчиков

Полным ходом идет планово-предупредительный ремонт пути силами путеобходчиков на Свердловской дистанции. С 7 мая по 10 июня 21 объединенная бригада путеобходчиков, руководимая старшими ремонтными рабочими, проделала громадную работу по оздоровлению пути. Успех этого замечательного дела решает социалистическое соревнование, развернувшееся между бригадами за почетное право первыми подписать полугодовой рапорт уральцев товарищу Сталину и за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника.

За месяц и 3 дня путеобходчики исправили толчки способом суфляжа на 19338 шпалах, сменили 1054 негодных шпалы, подбили 2216 отрясенных шпал, перешили путь на 6565 концах шпал, заправили 23563 погонных метров балластной призмы, зачистили заусеницы на 33438 концах шпал и проделали другие большие работы.

Силами путеобходчиков полностью отремонтировано 24 километра, из которых 19 приняты с отличной и хорошей оценками. На 21-м километре ремонт продолжается все возрастающими темпами.

Путейцы нашей дистанции проявили новую инициативу: они обратились к стрелочникам с предложением организовать по примеру путеобходчиков объединенные бригады по ремонту стрелок, по постановке их на щебенку. Это предложение было поддержано, и сейчас идут подготовительные работы на станции Уктус.

Движенцы станции Свердловск-пассажирская решили своими силами произвести средний ремонт станционных путей. Сегодня утром был организован первый выход работников станции. Объединенными силами путейцев и движенцев мы приведем в образцовый порядок путевое и стрелочное хозяйство Свердловского отделения и полностью подготовим его к зиме.

И. САЛЬКОВ — зам. нач. дистанции.

Задание выполнено по-воински

Железнодорожники Надеждинского отделения в дни реализации Второго Военного Займа работают с новым подъемом. Дежурный по станции Надеждинск т. Токарев, несмотря на большое количество разборок, обеспечил бесперебойный прием груза и порожняка из Надеждинского завода. Все поезда формировались по скоростному.

В этот же день, 10 июня, слаженно работала смена дежурного по станции Надеждинский завод т. Гагарина. Задание по погрузке перевыполнено на 23 вагона. Сверх плана выгружено 44 вагона.

По-воински работала в свое дежурство смена дежурного по станции Богословск т. Трегубенко. Весь порожняк принимался и отправлялся на копн без задержки. План погрузки угля был полностью выполнен.

СНИЗИЛИ ПАРК НА 500 ВАГОНОВ

В этот день на станции Смычка работа проходила особенно четко и слаженно. Каждый на своем посту старался по-воински выполнять задание, обеспечивать бесперебойное продвижение грузов для фронта и промышленности.

Заместитель начальника станции т. Масленников и маневровый диспетчер т. Луговцов организовывали скоростную обработку прибывающих составов. Скоростными методами формировали поезда составители тт. Сыроедин и Галактионов.

В результате коллектив Смычки за сутки 10 июня добился снижения парка на 500 вагонов и этим обеспечил нормальную работу станции, бесперебойный прием и отправление поездов.

С. КРАЙНОВ — старший помощник начальника распорядительного отдела по поездной работе.

СОВЕЩАНИЕ С КЛИЕНТУРОЙ

10 июня на Уралмашзаводе состоялось совместное совещание железнодорожников с клиентурой, где был обсужден вопрос о слаженности в работе, о препятствиях, мешающих окончательному внедрению единого технологического процесса, разработанного бригадой инженеров ДОРНИТО.

На совещании приняли участие диспетчерский аппарат и руководители Свердловского отделения движения, станции Свердловск-пассажирская, завода и работники транспортного цеха.

Выступавшие резко критиковали друг друга за еще не изжитое междуведомственное сутяжничество. Совещание приняло ряд решений по улучшению работы.

Дисциплинарный устав требует строго блюсти воинский порядок во всех звеньях железнодорожного транспорта

По-еремински подводить поезда к станции Свердловск-сортировочная

— На 18 часов 4 июня в четном парке Свердловск-сортировочная вы имеете 500 вагонов нечетного груза, что сильно затрудняет работу станции. Предлагаю немедленно принять меры. Выход на место зам. ДН т. Викулова.:

Так гласила телеграмма заместителя начальника дороги т. Мальгинова нач. отделения т. Корецкому. Как могло произойти такое большое скопление вагонов углового потока, из-за чего станция нарушила специализацию путей, замедлила распуск составов с горки, зажала прием четных поездов? На протяжении суток 5 июня станция редкий поезд принимала без задержки на подходах! Поезда выбивались из графика.

Задержка в переработке вагонов углового потока — не случайное явление, а результат плохого состояния поездной регулировочной дисциплины на дороге, плод недооценки ереминского метода регулировки поездов по направлениям.

В июне руководство станции потребовало равномерно подводить поезда разборочные и углового потока, чередуя их с прямыми и транзитными.

Но ни руководство Свердловского отделения, ни служба движения, ни начальник распорядительного отдела т. Куницкий — не вняли этому разумному голосу.

Поезда прибывали и продолжают прибывать на Сортировочную пачками и без учета существующего положения на станции. 1 июня из Нижнего Тагила

в четный парк прибыли один за другим три поезда, и все — нечетного углового потока. Таких примеров можно привести сколько угодно за любые сутки.

Кроме того, на станцию систематически продолжают поступать с соседних дорог и отделений поезда с нарушением плана формирования. Например, 1, 2 и 3 июня с разными поездами в четный парк прибывало до 90 вагонов нечетного груза. А 6 июня в 16 поездах прибыло 135 вагонов углового потока.

Еще хуже организован подвод сборных поездов с прилегающих участков. С Кузинского участка они, как правило, прибывают без подборки по направлениям. 6 июня из Хромпика прибыл сборный поезд, в котором было 10 вагонов четного и 9 нечетного направления; через 4 часа прибыл поезд из Подволошной, в котором снова оказалось 7 четных и 10 нечетных вагонов. Вскоре подошел еще один поезд из Подволошной и опять в нем — 6 четных и 18 нечетных вагонов. Вот и установи, в какой парк станции нужно принимать эти поезда. Куда ни прими — все равно гонка вагонов из парка в парк неизбежна. Самоотек в подводе поездов к узлу — бич работы станции.

Начальники Кузинского, Камышловского, Тюменского отделений часто объясняют причины своей плохой работы неприемом поездов станцией Свердловск-сортировочная. Но и они должны понять, что каждый отправленный поезд в узел с неправильным формированием бьет также и их.

Регулировать поездами по-ере-

мински, не оставлять без последствий ни одного случая нарушения поездной дисциплины, наказывать виновных и одновременно поощрять лучших — этим в первую очередь должен заняться распорядительный отдел, а конкретно — дежурные помощники начальника распорядительного отдела по поездной работе (ДГЦ).

Если имеются затруднения в организации равномерного подвода поездов к узлу и в осуществлении контроля за правильностью формирования поездов, принимаемых с соседних дорог, то уж Тагильское направление полностью зависит от ДГЦ. Разве Свердловское отделение не может организовать уборку вагонов с Кузинского участка отдельными поездами для четных и нечетных вагонов? Такой порядок как раз и установлен, но под различными предлогами он не выполняется.

Коллектив станции Свердловск-сортировочная делает все, чтобы добиться победы во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Станции нужно помочь. Надо всеми мерами предупреждать поступление на станцию непредвиденных поездов, сбивающих ритм работы. От того, как ее коллектив будет успешно справляться с заданием, зависит вся работа дороги.

Бригада газеты «Путевка»: Н. ПОДКОВЫРОВ — нач. техбюро станции, М. ПЫЖЕВИЧ — инженер службы движения, В. ЦЫПЛЯТНИКОВ — дежурный по Свердловскому отделению, К. ЩЕРБАКОВ — корреспондент газеты «Путевка».



Бригада машиниста депо Тюмень Георгий Нетесина, выступившая с предложением создать на дороге зимний наркомовский фонд топлива. На снимке (слева направо): Г. НЕТЕСИН, его помощник Н. АСЯМОВ, кочегар Н. СОЛОБОВ. Фото А. Шаевича.

Своевременно подготовить к зиме горючие механизмы

В прошлом году работники станции Свердловск-сортировочная, обслуживающие горючие электромеханические устройства, приложили немало усилий, чтобы эта многообразная и сложная техника работала безотказно. Обеспечивая безаварийное содержание устройств, они провели большой капитальный ремонт и механизацию путей, сэкономили десятки тысяч рублей на запасных частях, оборудовании и смазочных материалах.

В нынешнем году объем ремонта значительно возрастает. Это обязывает рабочих и командиров удвоить и утроить свои усилия и обратить особое внимание на восстановление старых деталей, на экономное расходование материалов и широкое применение заменителей.

За истекшие пять месяцев план ремонта горючих устройств выполнен всего на 6,5 проц. Основная причина неудовлетворительного хода ремонта — недостаток материалов и рабо-

чей силы. Материальный отдел дороги выделил материалы только на 10 наименований, вместо 45, как это было указано в приказе зам. начальника дороги т. Мальгинова, да и то с большими задержками и в не соответствующем ассортименте.

Нет полосового железа, заклепок или сортового железа, из которого бы можно было их сделать, нет кислорода и карбида кальция, необходимых для изготовления запасных частей на месте.

По приказу т. Мальгинова, зам. начальника станции т. Русских и начальник сектора массовых профессий дороги обязаны были комплектовать специальную бригаду в 10 человек для ремонтных работ. Приказ этот не выполнен. Хуже того, т. Русских снимает горючих работников на другие работы, оголая и без того некомплектованный штат.

Инженер В. КИПРИАНОВ.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОПИРОВАЛЬНОЙ БУМАГИ

Рационализатор Тюменской дистанции связи т. Тихомиров предложил простой способ изготовления копировальной бумаги хорошего качества. Материалом для ее изготовления служит любая чистая или использованная бумага старых ненужных книг и журналов.

Копировальную бумагу можно приготовить по двум рецептам: по первому — голландская сажа смешивается с автолом до кашеобразной массы, затем этот состав, при помощи тряпочки, тонким слоем наносится на бумагу; по второму — для изготовления 1000 листов бумаги приготавливают краску в составе 1,5 килограмма бензина (или керосина) и 0,5 килограмма типографской краски (или голландской сажи с добавлением в нее небольшого количества вазелина).

Бензин с краской перемешивают 10—15 минут до получения однородного состава. Затем суточной тряпкой, смоченной в растворе, нагирают лист бумаги.

После просушки бумага готова к употреблению. Применение керосина вместо бензина лишь удлинит время просушки бумаги.

Ф. СИЛАЕВ — инспектор группы изобретательства.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.

О БЕЗОБРАЗИЯХ В СТОЛОВОЙ № 18

Свою деятельность заведующего столовой № 18 Тракинер начал несколько необычно: на производственном совещании после приемки дел он пытался охватить весь коллектив сотрудников. При этом в этом охаивании ему помог начальник ОПИТ'а Свердловского ОРС'а Хасин. Их выступления сводились к следующему:

— Работа столовой развалена, сотрудники недисциплинированы и нечестны, кругом грязь и беспорядок. Но мы возьмемся за эту столовую, в корне перестроим ее работу, распрощаемся с негодными работниками... И Тракинер «взялся» за эту столовую:
— Состряпайте мне печенье.
— Нет муки, — отвечает зав. производством.
— Неужели немного не найдется? Ерунда. Сстряпайте печенье.
— Приготовьте две отбивные!
— Дайте две рыбы, консервы. Сливки получили? Налейте стакан!

Все это отпускается ему без вырезки талонов, без нормы и оплаты по 4—5 раз в сутки. Столько же раз «снимает пробу» и помощник Тракинера Иванова, кстати, утверждающая, что она это делает по указанию Хасина, который, видимо, придерживается принципа: «Быть у бочки меда — и ложку не попробывать?».

Но «ложка» эта уже превратилась в бездонную бочку, в которую летят продукты, отпускаемые государством для командиров управления дороги.

Помимо того, что Тракинер так бесцеремонно ест в кухне, он берет еще обеды на дом, причем делает это таким же наглым способом. Жена заведующего покупает 3 бирки — на биточки, щи и кофе, а получает на кухню от заводского производства Нужиной — шесть биточков, семь блинчиков, 10 стаканов кофе и т. д.

Тракинер «в корне перестраивает» работу столовой.

Почти во все дни работы Тракинера здесь (с 27 мая по настоящее время) столовая начинает работать с опозданием на 10—15 минут, т. е. грубо нарушая Указ.

Происходит это по разным причинам, ярко характеризующим безответственность и разгильдяйство Тракинера и его помощника Ивановой: то не вовремя составлено меню, то оно передается (не готовые блюда или они отсутствуют), то не подвезен хлеб, то он не доставлен в столовую и т. д. и т. п.

Произошла такая же «перестройка» и в самом меню: вместо мясных блюд, блинчиков, каши, супа-лапши и т. д. — щи из капусты и соленых помидоров, рас-

гарнир к рыбе из соленых помидоров... в общем помидоров нет только в кофе. Дело дошло до того, что многие столующиеся отказываются ходить в столовую или пьют только один чай, как это было 10 июня.

Тракинер «прощается» с негодными работниками.

Он вызвал к себе повара т. Баранову и бросил перед ней на стол приказ.

— Идите в отдел кадров.
— Почему меня увольняют?
— Не твое дело! — закричал он.
— Вы меня увольняете за то, что я рассказала ревизору о печенье?

— Я с тобой не разговариваю. Сстряпали печенье и будете стряпать, я отвечаю за столовую!

Повар т. Баранова — один из лучших работников столовой, выросший из учеников, стажерка, жена фронтовика, мать пятилетнего ребенка. Рассказав о безобразиях в столовой ревизору ДорУРС'а т. Нестерову в присутствии Нужиной она предупредила его:

— Завтра же меня уволят. И, действительно, завтра произошло то, что уже описано. Распоясавшийся жулик, человек, потерявший всякое чувство ответственности за порученное дело, превративший столовую в бесплатную кормушку для себя

и своей семьи, пошел еще дальше — начал шельмовать и издеваться над честными работниками и брать под свою опеку таких людей, как Нужина, которая отпускала двойные, тройные и десятикратные порции блюд ему и его жене. Нужина сейчас снята с должности зав. производством и переведена... в повара, хотя ее, как и самого Тракинера и его помощника Иванову, нельзя допускать и близко до такого важнейшего государственного дела, каким является общественное питание.

Столовая и ее работники, как и все железнодорожники в военное время, — на боевом посту. Строжайшим выполнением Указа правительства и Дисциплинарного устава должна быть проникнута вся их работа. Разве неизвестно об этом руководителям Свердловского ОРС'а и особенно т. Хасину, который ежедневно бывает в столовой? Известно. Так в чем же дело? Почему кучка бездельников, растратчиков и разгильдяев, государственных средств, срывающих нормальное питание работников управления дороги, до сих пор безнаказанно творит свои грязные дела в столовой № 18 под боком у ДорУРС'а? Б. ДОЛИНОВ.