

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 141 (2614)

Четверг, 23 ноября 1944 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Паровозники, смелее преодолевайте зимние трудности!

Зима — самый строгий ревизор в работе железнодорожников. При первых, даже легких похолоданиях она разоблачает тех, кто плохо подготовился к преодолению метелей и морозов, кто оставил много недоделок в подготовке своего хозяйства к работе в зимних условиях.

Зима на Свердловской дороге вступила в свои права. Прошли небольшие снегопады. И несмотря на то, что не было еще сильных похолоданий и метелей, на дороге произошли серьезные сбои в работе. Сократилась погрузка и выгрузка, замедлился оборот вагона, особенно ухудшилось продвижение поездов. Главная вина в этом лежит на паровозниках. С наступлением зимних дней они резко ухудшили свою работу. Еще не встретившись по существу с зимними трудностями, многие машинисты да и руководители отдельных депо расписались в своей беспомощности, стали допускать растяжки поездов на перегонах, межпоездной ремонт, порчи паровозов в пути, опоздания и другие случаи брака.

Особенно плохо стали работать паровозные депо Тюмень, Свердловск-сортiroвочная, Надеждинск, Кушва. Только лишь за первую декаду ноября этими депо было допущено свыше 20 недоуч паровозов, несколько случаев бросания поездов на перегонах, вывод по частям и т. д.

В самом деле, как можно мириться с такой работой тюменских паровозников, когда еще не было настоящих уральских морозов, а уже Тюменское отделение вынуждено было зажимать прием поездов с Омской, держать их на станциях и на подходах по причинам порчи паровозов, захода их на межпоездной ремонт.

Причиной столь плохой работы паровозников следует считать неподготовленность к зиме паровозного парка, а также разгильдяйство, нечестное отношение к труду отдельных машинистов. Взять к примеру машиниста паровозной колонны № 97 Бойко, который на участке Перегон—Решеты допустил растяжку своего поезда, вывел его по частям и задержал 4 поезда, в общей сложности на 7 часов 40 минут. Дорого обошлось государству разгильдяйство этого, с

разрешения сказать, машиниста. В другую свою поездку Бойко, при отправлении с поездом позабыл набрать угля. Проехав два перегона, он бросил состав и вернулся в Дружинино за топливом. Взяв там другой поезд, Бойко и его не довез до места назначения, остановился на перегоне и потушил паровоз. Разгильдяй снят с паровоза и лишен прав управления. Таких бракоделов, позорящих честь всего коллектива, среди паровозников немного, однако они дезорганизуют работу целых участков дороги.

Паровозники всегда считались передовым отрядом советских железнодорожников, мастерами стахановского труда, заповедями социального соревнования. И это действительно так. Подавляющее большинство машинистов Свердловской магистрали — являются передовиками производства, отличными мастерами своего дела. Именно таких механиков, как Годубев, Логинов, Лежнин, Ананьин, Казанцев, Гвоздев и сотни других известны всей дороге своим мастерством безаварийной работы в любое время года. Они не пасуют перед трудностями зимы, а наступают на них, преодолевают любую непогоду.

Чувства долга перед Родиной у этих людей превыше всего. Имея одно общее желание — оказать еще большую помощь фронту, они в своей работе применяют весь свой опыт и умение, добиваясь всегда отличных показателей. На любых углях, в любую погоду водят они тяжеловесные поезда, экономят топливо.

Взять, к примеру, машиниста депо Свердловск - сортiroвочная Ананьина. В зимних условиях он водит поезда с перевыполнением технической скорости, не имеет случаев брака, его паровоз не знает межпоездного ремонта. Передовой машинист-лунинец только в октябре сэкономил 12 тонн топлива.

Трудности уральской зимы еще впереди, к ним всегда должны быть готовы наши паровозники. Обеспечить четкую работу паровозного парка, бесперебойно продвигать поезда с грузами для фронта и промышленности — такова главная задача паровозников в четвертую военную зиму. И с этой задачей они должны справиться.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 22 ноября

В течение 22 ноября в Венгрии наши войска с боями заняли населенные пункты ЕГЕРСОЛАТ, ДЬЕНДЬШОРОСИ, ДЬЕНДЬШТАРЬЯН, ПЮШПЕКИ, НАДЬРЕДЕ, ХЕВИЗ ДЬЕРК.

поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 21 ноября наши войска подбили и уничтожили 43 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 7 самолетов противника.

КРАСНАЯ АРМИЯ И АРМИИ НАШИХ СОЮЗНИКОВ ЗАНЯЛИ ИСХОДНЫЕ ПОЗИЦИИ ДЛЯ РЕШАЮЩЕГО НАСТУПЛЕНИЯ НА ЖИЗНЕННЫЕ ЦЕНТРЫ ГЕРМАНИИ.

И. СТАЛИН.

☆☆☆

Боевое дежурство

Горя желанием выполнить обязательства, взятые после доклада товарища Сталина, замечательно организовал работу в своей смене диспетчер Надеждинского отделения т. Мельчаков.

21 ноября, вызвав на соревнование работников станции и паровозные бригады, он отправил из Надеждинска 3 сверхплановых поезда, и организовал 2 скоростных эстафетных из Верхотурья на Тагильское отделение. Первый эстафетный поезд вели машинисты тт. Перминов и Цыркоров в сопровождении главного кондуктора тов.

Несун. Увеличив скорость на перегонах и не задерживаясь на станциях, они привели поезд на 47 минут ранее расписания.

Второй эстафетный поезд с местным грузом вел машинист т. Чикачи. Он привел состав под выгрузку на ст. Ляля на 1,5 часа ранее графика. Замечательно работали дежурный по станции Верхотурье т. Бабайлов и кольцевой диспетчер Надеждинского отделения т. Сбролова.

А. ЯМЩИКОВ — ст. помощник начальника распорядительного отдела.

Пример кузнеца Лимонова

—Чтобы Красная Армия смогла быстрее водрузить знамя победы над Берлином, — говорит кузнец-стахановец Владимир Лимонов, — мы должны еще напряженнее и организованнее трудиться на своих постах.

Свои слова он подкрепляет делом. На днях т. Лимонов установил новый выдающийся рекорд, выполнив сменное задание на 1250 процентов.

Пример т. Лимонова нашел в

коллективе кузнечно-прессовых мастерских станции Смычка горячих последователей. На днях смена молодого мастера литейного цеха комсомолки Александры Распопиной выполнила сменное задание на 400 процентов. Особенно отличились в этом вагранщик т. Дурнев и литейщик т. Ульянова. В мастерских ширится социальное соревнование за достойную встречу Дня Сталинской Конституции.

А. ШАДРИН.

Кривоносовские рейсы машинистов Гордеева и Панкова

Борясь за ускорение доставки порожняка под погрузку на Надеждинское отделение, машинисты паровозного депо Кушва тт. Гордеев и Панков 16 ноября показали высокий класс кривоносовской езды. Машинист т. Гордеев провез порожняковый состав от Кушвы до Верхотурья за 3 часа, а тов.

Панков — за 2 часа 40 минут. За инициативу и настойчивость в выполнении приказов наркома тов. Л. М. Кагановича № 752 и № 880 начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов объявил тт. Гордееву и Панкову благодарность и премировал каждого месячным заработком.

Тюменские паровозники пасуют перед трудностями

Еще не начались настоящие морозы, еще не было больших снегопадов и метелей, а тюменские паровозники допустили уже много возмутительных случаев задержки поездов. Из-за того, что руководство депо с лета не обратило серьезного внимания на оздоровление элементного хозяйства, сейчас участились случаи бросания составов из-за парения элементов. По этой причине 18 ноября машинист Кузлов на станции Войновка на 3 часа 10 минут задержал поезд, потребовав вспомогательный паровоз.

Вместо того, чтобы всемерно бороться за оборот паровозов, как этого требует приказ наркома, некоторые машинисты халатно относятся к своим обязанностям, допускают длительные простои своих локомотивов. Так машинист Хомяков 20 ноября разорвал состав в трех местах и выводил его по частям, более 3 часов занимая перегон. Он же при чистке топки охладил паровоз и отправился на буксире в Вагай, где простоял под заправкой локомотива 12 часов. Свыше часа стоял по нагону пара на перегоне Балаир-Чурино машинист Матигоров, а при взятии с места, разорвал состав и выводил его по частям, задержав другие поезда.

Исключительную халатность

проявил машинист Петрушенко. 19 ноября на разезде 114 километра он, не дождавшись отпуска тормозов, стал подтягивать состав, в результате чего оторвал крюк у вагона. Это вызвало 5-часовую задержку многих поездов.

Плохо выполняют машинисты депо Тюмень взятые на себя обязательства. А ведь говорили о них очень много. Машинист Завалов еще в прошлую зиму водил тяжеловесные поезда и не было случая, чтобы он оставлял их на перегонах. А вот нынче, 12 ноября, ведя важный состав, в два раза легче весовой нормы, он на разезде Укуво потушил паровоз, обнаружив отсутствие воды в тендере. Техник по образованию, с большим производственным стажем, он должен был обучать искусству вождения поездов молодых машинистов, а не допускать такой брак.

Обеспечить нормальное, бесперебойное движение поездов в зимнее время, вот большая задача, которая стоит сейчас перед железнодорожниками. Паровозники депо Тюмень обязаны сделать серьезные выводы из первых уроков зимней работы и обеспечить бесперебойное продвижение поездов.

Б. МАСЛОВ — старший диспетчер паровозной службы.



Инженер-майор Николай Алексеевич АГЕЕВ — начальник дистанции связи Свердловск-сортiroвочная. Коллектив дистанции держит переходящее Красное Знамя НКПС.

Фото Е. Вяткиной.

Передовой околоток

8-й околоток Тюменской дистанции пути, где дорожным мастером т. Казаринов, по праву держит дорожное первенство. Коллектив околотка досрочно выполнил годовой план по среднему и плано-предупредительному ремонту пути и добился наивысшей оценки состояния пути — пять баллов.

Своими силами путейцы изготовили в кузнице большое количество противоугонов, на 100 проц. подготовили весь необходимый для снегоборьбы инвентарь.

В ответ на исторический доклад товарища Сталина и на присужденные коллективу дистанции переходящего Красного Знамени НКПС, путейцы обязались повысить производительность труда на 20 проц., не допустить ни одной задержки поездов из-за снежных заносов.

Н. ЕРЕМЕЕВ — секретарь узлового парткома.

Мастер трех профессий

Боевыми делами отвечают рабочие Н-Тагильского строительного участка на исторический доклад товарища Сталина. Молодой рабочий кандидат в члены ВКП(б) тов. Матросов овладел тремя профессиями: каменщика, маляра, штукатура и выполняет нормы на 230—240 процентов. За стахановскую работу т. Матросов награжден значком «Отличный строитель».

На 120—130 проц. выполняет задания плотник тов. Тютиков, перевыполняет нормы также и плотник тов. Оплетин.

А. МОРОЗОВА.

Решительной борьбой за ускорение оборота вагонов вскроем новые резервы роста грузоперевозок!

На поводу у саботажников

—Как же это получилось, товарищ Симонов? Почему ты не подал вагоны под выгрузку?

—Не успел, товарищ начальник.

—А порожняк почему ты не подал?

—Забыл, товарищ начальник.

—Вот видишь: то забыл, то не успел. Ты погрузку и выгрузку провалил, а начальника станции саботажником назовут.

Отечески пожурился составитель, тов. Конопицкий отпустил их домой.

Действительно, безобразно работали составительские бригады на станции Шарташ ночью на 21 ноября. За смену они подали на фронта выгрузки всего лишь 31 вагон. Но только ли составители виноваты в срыве выгрузки?

Вопросу, как было выполнено задание, грузовой диспетчер тов. Пяткова несказанно удивилась.

—Какое задание? Никакого задания никто нам не давал. Сегодня мы еще неплохо поработали, обычно ночью разгружается всего лишь 5—6 вагонов. Не хотят клиенты выгружать в ночное время. На хлебозавод подали 6 вагонов, на базу Главсахара—6, к ним никто даже не притронулся.

Вот уже несколько дней, как на станции скопилось огромное количество местного груза. Около ста вагонов с полным сроком остается ежедневно на фронтах клиентуры, да больше того, не поданными на самой станции. Простой местного вагона возрос до 52 часов, вместо 18 по норме.

Начальник станции т. Конопицкий по пунктам излагает причины заботности станции местным грузом. Главные из них он видит в систематической передержке вагонов клиентами под выгрузкой. В захламленности фронтов выгруз-

ки, особенно на хлебозаводе «Автомат», у гортопа, на заводе «Уральский пролетарий» и других. В прибытии грузов маршрутами мелким клиентам. В слабом контроле маневровых диспетчеров за работой составителей.

Какие же мероприятия проводит руководство станции для ликвидации создавшегося положения? Обстановка обязывает повысить задания сменам в подаче вагонов под выгрузку, потребовать от клиентуры увеличения выгрузки особенно ночью, а злостных виновников задержки вагонов привлекать к строжайшей ответственности. Но на станции, как и раньше, царят благодушие и самотек.

Для базы Главсахара прибыл маршрут груза в 60 вагонов. Фронт же выгрузки позволяет одновременно разгружать лишь 8 вагонов. Однако руководители базы попрежнему не хотят организовать ни ночную выгрузку, ни рассредоточить груз по другим фронтам. Точно также ведет себя и начальник склада № 188. С 11 ноября простаивают здесь не разгруженные вагоны. Никаких мер не принял против этих саботажников т. Конопицкий.

О неорганизованности в работе смен т. Конопицкому и говорить-то, казалось бы, стыдно. У него два заместителя, 3 помощника, с таким аппаратом можно прекрасно контролировать и работу смен и клиентуру.

Все можно. Но в том и беда, что т. Конопицкий беспомощно разводит руками, ищет оправдания плохой работы станции, а не берется по-настоящему за организацию грузовой работы, смирился с саботажниками из числа клиентуры, дезорганизующими выгрузку.

Г. ЮРИН.

За что соревнуются егоршинцы

Социалистическое соревнование есть борьба за перевыполнение государственных заданий. Это хорошо известно железнодорожникам. Никто не станет соревноваться за выполнение плана на 70—80 процентов.

А вот в Егоршино руководители отделения под видом соревнования упорно ориентируют коллектив на срыв плана маршрутизации. В самом деле, в октябре отделению было задано довести погрузку маршрутами до 72 проц. Егоршинцы выполнили план только на 62 проц. В ноябре задание повышено до 78 проц. А коллектив отделения, с легкой руки начальника отделения тов. Зуйкина, взял обязательство в соревновании с камышловцами «обеспечить не менее 60 процентов погрузки ступенчатыми и отправительскими маршрутами».

Вот тебе и соревнование! В недалеком прошлом Егоршинское отделение в деле маршрутизации шло первым по сети дорог. Теперь же, когда ускорение оборота вагона решает судьбу работы всего транспорта т. Зуйкин тянет отделение назад. Не соревнование это, а ни чем не прикрытая предельщина.

Кстати, приняв вызов егоршинцев, камышловцы совсем умолчали о маршрутизации, видимо считая это делом десятым. Между тем кто как ни сами камышловцы кровно заинтересованы в развитии маршрутной погрузки. Отделение ежедневно подводит в Богданович и Баженово на много больше разборочных поездов, чем положено по плану, закупоривая этим самым выходы и создавая огромные простои поездов на подходах к станциям и на станциях, завышая оборот вагонов.

Уральская зима с ее трудностями наступила. Это обязывает железнодорожников правильно использовать каждый рейс маневрового паровоза, оберегать от зашивки узлы и в первую очередь сортировочные станции, использовать все резервы для увеличения маневренности дороги. Эти задачи можно решить при условии увеличения маршрутной погрузки.

Н. ЕРЕМИН.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Свердловского Обкома ВЛКСМ и Управления Свердловской железной дороги по итогам социалистического соревнования комсомольско-молодежных бригад на дороге за октябрь 1944 года

Всего в областном социалистическом соревновании по дороге в октябре участвовало 110 комсомольско-молодежных бригад, 2 цеха и 4 смены. Рассмотрев итоги соревнования за октябрь, обком ВЛКСМ и управление Свердловской железной дороги постановляют:

1. Признать победителями в областном социалистическом соревновании, занявшими первые места, и присудить первую премию по 500 рублей каждому члену комсомольско-молодежной бригады электровоза старшего машиниста электродепо Н-Тагил т. Трофименко. Бригада провела за месяц 24 тяжелых поезда, перевезла сверх нормы 10.595 тонн груза и на 4,1 километра в час перевыполнила норму технической скорости.

2. Признать победителями в областном соревновании, занявшими первые места, и присудить первые премии по 250 рублей каждому члену бригады:

Молодежной комплексной бригаде т. Гвоздева—паровозное депо Н-Тагил. Бригада выполнила производственное задание по промышленному ремонту паровозов на 160,6 проц.

Молодежной бригаде проводниц поезда № 45/46 Свердловского пассажирского отделения, где начальником поезда тов. Уминова. Бригада своими силами полностью подготовила состав поезда к зиме, провела ремонт ходовых частей и всю необходимую экипировку состава, заменив 40 квалифицированных рабочих.

Молодежной бригаде электросварщиков тов. Кучма — Н-Та-

гильский путейско-ремонтный завод. Бригада выполнила производственное задание на 274 проц., и кроме того, собрала и отгрузила 20 тонн металлического лома.

3. Признать победителями в областном соревновании, занявшими вторые места, и присудить вторые премии по 100 рублей каждому члену бригады:

Молодежной бригаде слесарей т. Галкина — вагонное депо Смычка, выполнившей производственное задание на 229 процентов.

Молодежной путевой бригаде т. Владыкина — Н-Тагильская дистанция пути. За месяц бригада сменила 1275 шпал, 200 метров рельсов, 178 накладок, очистила 1800 метров кюветов и привела путь в отличное состояние.

Молодежной бригаде электросварщиков т. Пятидесяткова — вагонный участок Свердловск-пассажирская. Бригада выполнила производственное задание по сварке вагонных частей на 170 проц.

Молодежному литейному цеху вагонного депо Смычка, где начальником т. Черкасасов. Коллектив цеха выполнил производственное задание на 138 проц., сэкономил кокса 6600 килограммов и электроэнергии 5007 киловатт-часов, собрал и отгрузил 15 тонн металлического лома.

Молодежному стрелочному посту станции Свердловск-пассажирская, где старшим стрелочником т. Степанова. Все хозяйство поста полностью подготовлено к зиме и содержится в отличном состоянии.

К. ФИЛИППОВ—генерал директор тяги 2-го ранга начальник дороги.

МЫШКИН—секретарь Свердловского обкома ВЛКСМ.

ВЫПОЛНИМ КЛЯТВУ ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

Коллектив Камышловского паровозного отделения подвел итоги работы за 10 месяцев. Несмотря на недостаток квалифицированной рабочей силы, материалов и запасных частей преодолела большая работа по подготовке всех звеньев паровозного хозяйства к зиме.

Произведен капитальный, средний и текущий ремонт всех средств водоснабжения, осмотр механического оборудования, капитальный ремонт гидротехнических и водозаборных сооружений и элементов водопроводной сети по всем объектам. На водокачках станции Камышлов и Аксариха произведена смена котлов.

Большие работы проведены по ремонту оборудования электросилового хозяйства. Все хозяйство отделения полностью подготовлено к зиме.

Много потрудились над подготовкой вверенных объектов пере-

довые командиры и стахановцы. На месте, изыскав необходимые материалы и запасные части, организовали своих подчиненных на самоотверженный труд командиры тт. Порошин, Мясников и Васильев. Не жалея сил трудился старший машинист водокачки станции Камышлов т. Серебренников, личным примером увлекая коллектив на образцовую подготовку к зиме. Мастер водоснабжения т. Коломенский, будучи тяжело больным, оказывал помощь советами и консультацией. Машинист водокачки т. Прохоров, несмотря на преклонный возраст, произвел подводные работы по очистке фильтра и самотечной галереи. Слесарь электростанции т. Некрасов со своей бригадой в рекордно короткий срок—за семь дней выполнил средний ремонт локомотива.

Из месяца в месяц растет производительность труда. В среднем по отделению на 1 ноября она составляет 196 проц. против 137

проц. в 1943 году. По складу топлива выработка поднялась до 220 проц., по ремонтно-строительной группе—до 162 и по водоснабжению до 150 проц. Лучшие стахановцы податчики топлива тт. Юдин, Койнов, Кольчугин, и Андреева за 10 месяцев выполнили годовую норму на 200 проц., выгрузчики тт. Старкова и Кудрявцева—на 160 проц., штурматеры тт. Кузнецов и Порсина, маляры тт. Тропина и Бессонова—на 150 проц., слесари водоснабжения тт. Ожиганов и Чукунов—на 125 проц.

Работники водоснабжения за 10 месяцев выполнили план подачи воды на 104,8 проц., сэкономив при этом 89 тонн топлива. Себестоимость кубометра поданной воды снижена на 13 проц. против плана. Лучший машинист водокачки станции Грязновская т. Одноочко сэкономил 25 проц. топлива.

План выработки электроэнергии выполнен на 108,7 проц., экономия топлива по электросиловому хозяйству составила 123 тонны, себестоимость одного киловатт-часа снижена на 41 проц. Лучшая

смена машиниста т. Кашина сэкономила 14 проц. топлива.

Значительно перевыполнен план подготовки кадров. Вместо 15 человек по плану подготовлено 20, еще обучается 16 человек и 46 повышает свою квалификацию в стахановских школах.

На 108 проц. выполнили за 10 месяцев норму технической скорости паровозники. Простой паровозов под набором топлива сокращен вдвое и вагонов под выгрузкой—на 13 проц. против нормы. Передовые машинисты перевезли тяжелыми поездами 3 миллиона 398 тысяч тонн сверхпланового груза, сэкономив выдачу 2011 паровозов. Особенно в этом отличились машинисты тт. Давыдов, Кунцевич и Казанцев. Хорошими организаторами движения тяжеловесников показали себя старший диспетчер т. Овчинников и диспетчер тов. Куракин.

Лучшая смена дежурного по депо Поклевская тов. Нехорошкова снизила простой паровозов под экипировкой на 26 минут и простой по обороту Камышловских

паровозов на 30 минут и Тюменских на 24 минуты против нормы.

Мы отдаем себе отчет в том, что сделано далеко не все. Много еще у нас недостатков, особенно по выполнению эксплуатационных измерителей. Плохо выполняется у нас среднесуточный пробег паровоза, завышен оборот локомотивов, особенно велики задержки их на подходах к Свердловску, Камышлову и Богдановичу.

Доклад и приказ товарища Сталина о XXVII годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции воодушевили коллектив отделения на еще более упорный и самоотверженный труд в деле помощи фронту, и мы приложим все силы к тому, чтобы с честью выполнить священную клятву уральцев товарищу Сталину.

Директор - подполковник тяги **К. ПЛЮЩЕВ**—начальник отделения,

Л. БУРАКОВ—секретарь парт-организации.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**