

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 34 (2664) Четверг, 22 марта 1945 г. Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Организованно встретить весенний паводок

На исходе март. Скоро весна вступит в свои права, вскроются реки, начнется ледоход. Наступление оттепелей и начало весеннего паводка — ответственный период в работе путейцев. Их боевая задача — предохранить путь и искусственные сооружения от размыва, не допустить порчи земляного полотна, предотвратить образование разжижений и выщелков балластного слоя.

Правда, путевцам Свердловской не впервой встречаться с водной стихией весны. Они имеют немалый опыт борьбы за сохранение путевого хозяйства от размыва и весеннего паводка.

Сейчас на дороге взяты под наблюдение все опасные по размыву места, подготовлены и проинструктированы люди, выделены ответственные руководители за каждый объект, заключены договоры на производство льдозрывных работ в руслах рек возле мостов, начинается очистка кюветов, наторных канав, водоотводов и т. д.

Однако цифры и факты свидетельствуют о том, что подготовка к водоборьбе на некоторых дистанциях проходит неудовлетворительно, имеет место опасная и вредная самоуспокоенность вместо боевой организации противоразмывочных работ.

Главное состоит в том, чтобы к местам, которым будет угрожать весенний паводок, были своевременно, уже сейчас завезены все необходимые материалы, подготовлен инструмент и выделена рабочая сила. Но вот этого как раз и нет. Как известно, основным противоразмывочным материалом для укрепления конусов мостовых устоев, ледорезов, откосов русел рек и т. д. является камень, материал которого на нашей дороге можно иметь в большом избытке. Однако его как раз и не хватает. Вместо 2300 кубометров камня заготовлено всего лишь 700 или 30 проц. потребного количества. Недостает кулей, fascин, пиленого леса, гвоздей, увязочного материала, спелодержки.

За плохое обеспечение противоразмывочных работ материалами в частности камнем и балластом, большая вина лежит на работниках

службы движения. Как и в прошлые годы, движеницы остались верными себе и вновь срывают завоз к местам работ необходимых строительных материалов, оправдывая это отсутствием вагонов.

Нетерпимую медлительность в подготовке к водоборьбе проявляют руководители Туринской дистанции пути (нач. т. Лобанок). Здесь никак не соберутся употребить в дело камень, завезенный на станцию Ирбит для укрепления берега реки возле моста. Не все готово и на дистанции Надеждинск-сортировочная (нач. т. Погудин). Каждый путеец знает, что в подготовке к паводку раньше всего должны быть укреплены искусственные сооружения и в первую очередь мосты. Однако руководители дистанции слишком плохо и медленно ведут ремонт ледорезов, чем ставят под угрозу состояние мостов во время ледохода.

Не в пример этим двум дистанциям подготовились к встрече весеннего паводка камышловские путевцы, руководимые начальником дистанции т. Струпуль. Здесь заготовлены все необходимые материалы и инструмент, укреплены искусственные сооружения, расчищаются кюветы и водоотводы. В подготовительных работах широко используются внутренние ресурсы, местные материалы. Коллектив передовой дистанции добился не только отличного содержания пути, но лучше и раньше других закончил подготовку к пропуску весенних вод.

Весенний паводок нередко причиняет путевому хозяйству большие расстройства, наносит огромный материальный ущерб, вызывает перебои в движении поездов. Чтобы этого не допустить нужно организованно встретить весенний разлив рек, своевременно и доброкачественно подготовить все средства водоборьбы, держать их в полной готовности.

Предохранить путь и искусственные сооружения от размыва, не допустить ни минуты перерыва в движении поездов, своевременно и организованно развернуть ремонтные путевые работы — такова неотложная задача путейцев с наступлением весны.

Кооперированный ремонт паровозов

В 1942 и 1943 гг. в депо Свердловск-пассажирская широко был распространен метод кооперированного ремонта паровозов. Паровозные бригады двух или больше паровозов объединялись для производства промышленного ремонта своих локомотивов и ремонтировали их без помощи комплексных бригад.

Однако этот оправдавший себя метод вскоре был забыт, что привело к ухудшению содержания локомотивов. Сейчас руководство депо и партийная организация решили возродить метод кооперированного

ремонта. Первыми взяли за это бригады старших машинистов тт. Никулина и Половинкина.

18 марта, заранее подготовив инструменты и детали, машинисты тт. Никулин, Пушкарев, Абакумов, Половинкин, и их помощники тт. Сбитнев, Пестов, Федоров и Беллев за одну смену выпустили из ремонта паровоз № 202-79. Сейчас бригады приступили к ремонту второго паровоза.

А. ЗАЙЦЕВ — секретарь партбюро.

Все силы на успешное выполнение плана грузоперевозок первого квартала!



П. Э. СТРУПУЛЬ — директор-подполковник пути и строительства начальник Камышловской дистанции пути. Возглавляемый им коллектив путейцев отлично содержит путь, образцово подготовился к пропуску весенних вод.

Фото Ф. Соболева.

Шире внедрим сдвоенные операции

Борясь за ускорение оборота вагонов, движеницы и грузовые работники Егоршинского отделения систематически сдвигают и стараются грузоперевозки. Этим путем в январе отделение погрузило дополнительно 380 вагонов, в феврале 517 вагонов и в первой декаде марта 276 вагонов.

Инициаторами этого почина является коллектив железнодорожников станции Тавда, смена дежурного по отделению т. Порфирьева — диспетчер Туринского участка т. Тарасов.

Горя желанием больше перевезти сверхплановой продукции в фонд штурма Берлина, коллектив отделения постарается вскрыть новые, еще неиспользованные резервы ускорения оборота вагона и увеличения погрузки. Включаясь в предмайское социалистическое соревнование, мы берем обязательство путем не только сдвоенных, но и строенных грузовых операций обеспечить дополнительную погрузку вагонов в марте и не менее 1000 вагонов в апреле.

По поручению коллектива отделения: **Б. ЗУЙКИН** — начальник отделения директор-полковник движения, **И. СКУТИН** — председатель райпрофсожа.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 21 марта

В течение 21 марта юго-западнее **КЕНИГСБЕРГА** войска 3-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта продолжали бои по уничтожению восточно-прусской группы немцев и, продвигаясь к побережью залива **ФРИШ ГАФ**, заняли населенные пункты **БОЛЬБИТЕН**, **ШТУТЕНЕН**, **НЕБЕКЕН**, **ГРУНАУ**, **РАДАУ**, **АЛЬТ-ПАСАРГЕ**.

По дополнительным данным, в боях за город **БРАУНСБЕРГ** войска фронта захватили следующие трофеи: танков — 204, бронетранспортеров — 25, минометов — 109, пулеметов — 204, автомашин — 1050, паровозов — 5, железно-

дорожных вагонов — 633, складов с различным военным имуществом — 17.

На **ДАНЦИГСКОМ** направлении наши войска в результате наступательных боев заняли населенные пункты **МЮЛЬВАНЦ**, **КОЛИНГ**, **КЛАДАУ**, **ИСТАУ**, **ЗАЛАУ**, **КЛАЙН-БЕЛЬКАУ**, **НИДЕР-ПРАНГЕНАУ**, **КИССАУ**, **ГРОСС-КАТЦ**. За 20 мар-

НАЛЕТ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ВЕСПРЕМ В ВЕНГРИИ

В ночь на 21 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удар по железнодорожному узлу **Веспрем** в Венгрии. В результате

та в этом районе наши войска взяли в плен более 600 немецких солдат и офицеров.

В районе **БРЕСЛАУ** продолжались бои по уничтожению окруженной в городе группировки противника.

За 20 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 176 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 69 самолетов противника.

★

бомбардировки на территории узла возникли пожары, сопровождавшиеся взрывами.

12 ЭСТАФЕТНЫХ ПОЕЗДОВ

Отмечать каждое дежурство новыми трудовыми успехами, по-скоростному продвигать поезд стало правилом у движеницев Свердловского отделения.

20 марта смена дежурного по отделению т. Палкина и Кузнецова в составе диспетчеров тт. Репьева, Милославина, Гробалова, Андрианова, Чашина организовала за дежурство продвижение 12 эстафетных поездов и на 130 процентов выполнила задание по развозу местного груза. Все поезда прибыли к месту назначения значительно раньше расписания.

П. КРОХИН — инженер-капитан движения ст. помощник начальника распорядительного отдела.

Грузы сверх плана

Успешно работают в марте железнодорожные станции Свердловск-товарная. За 20 дней коллектив выполнил план погрузки на 116,5, выгрузки на 110,2 процента. Простой вагонов по сравнению с февралем снижен на 8 часов.

Особенно хороших показателей добилась передовая смена дежурного по станции т. Устименко, перевыполнившая план погрузки, выгрузки и отправления поездов.

Образцы высокой производительности труда показали машинисты **Феофанов** и **Мураховский**, составители **Чагин**, **Земцов**, **Резвы** и **Нурдинов**, стрелочники **Смирнова**, **Ключевская**, **Парушина**.

З. СЕДЮКОВ — инженер-лейтенант движения зам. начальника станции.

Слаженность

В ответ на призыв коллектива Уральского артиллерийского завода начать трудовое наступление на Берлин, среди железнодорожников Камышловского отделения ширится соревнование за скоростное продвижение поездов.

17 марта особенно отличились смены диспетчеров **Поклевского** круга тт. **Макеева** и **Баженовского** — тов. **Топоркова**. Организовав четкую, слаженную работу, они перевыполнили нормы приема поездов по станциям **Камышлов** и **Поклевская** на 112 проц. и по **Баженово** — на 105 процентов.

Лучший машинист дороги т. **Кунцевич** провел по участку **Поклевская** — **Камышлов** поезд № 701, на 1500 тонн превышающий весовую норму, с нагоном в пути 35 минут. Машинист т. **Мышкин**, соревнуясь с диспетчером т. **Макеевым**, также провел тяжеловесный поезд, нагнав в пути около 30 минут. На час раньше графика привел в **Поклевскую** поезд № 1254 машинист т. **Порошин**.

А. ПУШКАРЕВ — пред. райпрофсожа.

90 процентов поездов по графику

В дежурство 18 марта диспетчер Свердловского отделения т. **Ломкина** внесла новый вклад в фонд штурма Берлина. Организовав боевое соревнование с паровозными и кондукторскими бригадами, она обеспечила проследование 90 проц. поездов по графику и раньше графика и перевыполнила норму участковой скорости более, чем на 2 километра в час.

Надеждинские путейцы плохо готовятся к водоборьбе

С наступлением весны для путейцев начинается страдная пора. Подготовить все средства к пропуску весенних вод, не допустить размывов земляного полотна и разжижения балластного слоя, взять под надзор наиболее ответственные участки и искусственные сооружения — такова теперь важнейшая задача.

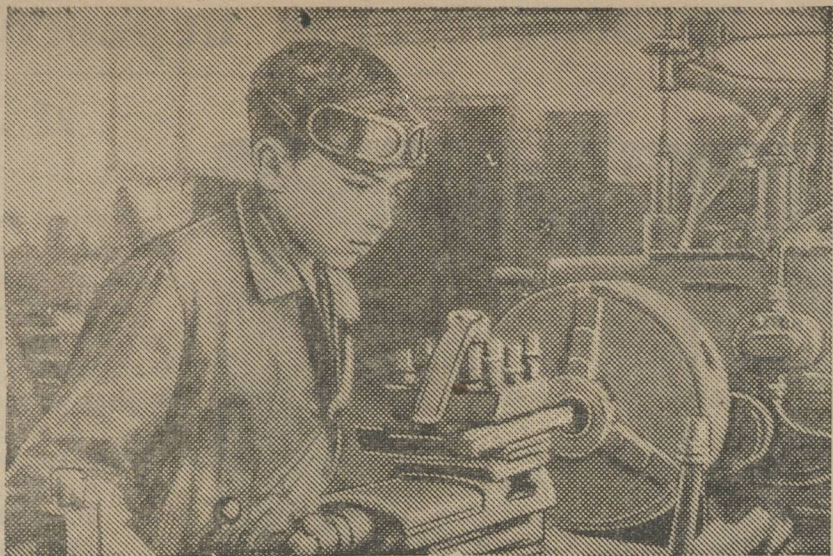
Однако некоторые дистанции не сделали еще и четверти всех работ. Наиболее трудным участком по водоборьбе является дистанция пути Надеждинск-сортiroвочная, где имеются объекты, требующие тщательной подготовки. В частности, один из мостов опасен в смысле подмыва рязжевых опор. Для крепления русла реки необходимо завести 300 кубометров камня. Однако камня до сих пор нет. Другому мосту на этой дистанции угрожает затопление льда, который происходит вследствие малых пролетов. Лед необходимо подрывать. Но имеющиеся ледорезы неисправны, ремонт их производится очень медленно, на нем занято всего 8 человек.

Тем не менее, начальник дистанции пути тов. Погудин до сих пор не принимает никаких мер к ускорению работ. Ряд материалов еще не развезен к объектам работ. Исключительную бездеятельность проявляет руководство дистанции, в частности заместитель начальника по искусственным сооружениям тов. Трусов, в изыскании и заготовке местных материалов.

Камень, который можно было давно взять с Самского карьера, дистанция ждет, пока его доставят из Исети. А между тем, до подъема воды откосы русла у моста через реку можно было уже вымостить камнем.

Вода — серьезный бич путевого хозяйства. Несвоевременная подготовка к борьбе с ней может принести большой ущерб.

А. КОПАСОВ — старший инженер мостового отдела службы пути.



А. В. РЫЖКОВ — токарь-стахановец Егоршинского вагонного участка.

Ускорить оборот полувагонов

Одной из основных причин невыполнения дорожной заданной погрузке важнейших грузов — угля, руды является крайне неудовлетворительное использование 4-х осных полувагонов. На многих станциях они простаивают в два-три раза больше нормы.

Особенно велики простои полувагонов на Надеждинском отделении. Даже на станции Богословск, где работа обеспечивается полностью кольцевыми маршрутами, простой вагонов под грузовыми операциями превысил норму в феврале на 6 часов и в первой декаде марта на 13 часов. В пять раз превышен простой полувагонов и на станции Марсята. Общий оборот кольцевых маршрутов на отделении в феврале составил 56 часов, а в первой декаде марта он возрос до 60 часов.

Не лучше положение и на Н-Тагильском отделении. На станции Вагонзавод (начальник т. Лобок), простой полувагонов в феврале составил 57,3 часа и в марте — 44 часа.

Причин непроизводительного простоя полувагонов много. Они вытекают из плохой организации внутридорожных перевозок и неправильной регулировки грузопотоками. Повинны в этом прежде всего руководители этих отделений тт. Шанаурин и Аргюшин, начальники угольно-рудных групп тт. Бузмаков и Климов, которые несмотря на неоднократные предупреждения, не принимают решительных мер к устранению простоев полувагонов.

Л. ЛАПИНА — начальник группы анализа угольно-рудного отдела.

По следам наших выступлений

„ПРЕДЕЛЬЧЕСКАЯ ПРАКТИКА“

Под таким заголовком в «Путевке» за 20 февраля была опубликована статья т. Шадрина вскрывшая пренебрежительное отношение к коробковскому движению со стороны руководителей депо Кушва и Н-Тагильского паровозного отделения.

Н-Тагильский горком ВВП(б) сообщил, что факты подтвердились. Бюро горкома обязало руководителей

паровозного отделения широко внедрить метод т. Коробкова, привлекая к этому передовых машинистов и инженерно-технических работников. В депо Кушва послано 12 квалифицированных работников для помощи малоопытным паровозникам в освоении отопителя богословским углем. В результате проведенной работы пережог топлива в депо Кушва снижается.

Маршрутизировать 70 процентов погрузки

Прошло больше года после издания приказа НКПС № 900/Ц. Выполняя его, железнодорожники нашей дороги проделали большую работу по увеличению маршрутизации погрузки. Уже к концу прошлого года погрузка маршрутами составила 62 проц. к общему плану. В январе текущего года по сравнению с январем 1944 года суточная погрузка ступенчатыми маршрутами возросла почти в четыре раза.

В нынешнем году достигнуты еще большие успехи. Во второй декаде марта маршрутизация составила 69 проц. к общей погрузке. Но мы еще недополнили на один процент обязательства, взятого при подписании новогоднего письма уральцев товарищу Сталину.

На дороге есть все возможности для перевыполнения этого обязательства. Нужно лишь по-настоящему взяться за решение этой важнейшей задачи. Еще недавно, например, зам. начальника Свердловского отделения т. Новиков утверждал, что на этом отделении маршрутизация немыслима. А сейчас от-

деление успешно выполняет план маршрутизации, широко производит погрузку ступенчатыми маршрутами.

Большими резервами располагает Надеждинское отделение. Вся беда в том, что начальник отделения тов. Шанаурин и его заместитель тов. Титов слишком медленно набирают темпы и не используют эти резервы. Не занимается сгущением погрузки транспортов и отдел воинских перевозок. На 15—20 проц. не довыполняет он задания.

На дороге ширится соревнование за улучшение оборота внутридорожных маршрутов. Коллектив нашей дороги добился перевыполнения задания НКПС по обороту вагонов и заслужил благодарность наркома тов. И. В. Ковалева. Мы можем добиться еще большего ускорения оборота вагонов. Для этого нужно по-настоящему взяться за внедрение маршрутизации и довести маршрутную погрузку не менее, чем до 70 процентов, с честью выполнить свою клятву товарищу Сталину.

Н. ЕРЕМИН — начальник группы маршрутизации.

Всесоюзное соревнование на первенство СССР по лыжному спорту

В воскресенье 18 марта на Уктусских горах состоялся финал проходившего в Свердловске всесоюзного первенства по лыжам.

Звание чемпиона СССР 1945 года на 20 и 50 километров завоевал заслуженный мастер спорта В. Смирнов (Москва). Дистанцию в 50 километров он прошел за 3 часа 30 м. 37 сек. Вторым пришел к финишу мастер спорта А. Борин (Свердловск), проиграв Смирнову 41 сек., третьим — Нагибин (Свердловская область).

В соревнованиях на 10 и 15 километров для женщин звание чемпиона СССР 1945 года завоевала заслуженный мастер спорта Зоя Болотова (Москва), покрывшая дистанцию в 15 километров за 1 час 10 мин. 25 сек. Звание чемпионки СССР 1945 года по двоеборью среди женщин заняла М. Семипразумова (Москва).

Звание чемпиона СССР 1945 го-

да по прыжкам с трамплина занял Б. Кустов (Ленинград), прыгнувший на 49 и 48 метров. Звание чемпиона СССР по слалому присвоено В. Преображенскому (Москва).

Общие результаты Всесоюзного соревнования таковы.

Первенство Советского Союза на 1945 год по первой группе выиграл коллектив Москвы. Второе место заняли лыжники Свердловской области, отбоявив его в острой борьбе у коллектива Горьковской области. Остальные места заняли Ленинград, Молотовская, Челябинская и Ивановская области.

По второй группе лучшие результаты показали лыжники Московской области. Второе место занял коллектив Кемеровской области и третье — Красноярского края. Лыжники Н-Тагила заняли 7 место, опередив коллективы Карело-Финской, Украинской и Армянской республик.

ТРЕВОЖНЫЕ ЦИФРЫ

Причины пережога угля много. Только из-за невыполнения норм веса поездов в среднем за январь на 51 тонну и за февраль на 77 тонн расход топлива был превышен более чем на 5 тысяч тонн. Вследствие перепростоя в ожидании составов, на промежуточных станциях и т. д. оборот паровозов был превышен в январе на 8,6 часа и в феврале на 7,4 часа.

Это показывает, что работники службы движения не включились в борьбу за экономию топлива. В этом повинно, в первую очередь руководство службы. Премирование движущих за полновесность составов, согласно приказа № 1031-Ц до сих пор не введено. Проект приказа вот уже полтора месяца лежит в ожидании подписи зам. начальника службы т. Македонова.

Но главные причины пережогов попрежнему кроются в неудовлетворительном руководстве паровозной

службы, в запущенности паровозного парка. Мероприятия, намеченные по выполнению приказа № 1031-Ц практически не реализуются.

К началу марта на дороге работало 11 паровозов с течью труб, 27 — с течью связей и анкерных болтов, 17 — с парением элементов и 60 — с парением сальников. Продувка труб между поездками до сих пор не введена, хотя известно, что один миллиметр налета сажи на поверхности нагрева увеличивает расход топлива на 4 процента.

В январе по дороге было использовано суррогатов топлива — изгари, шлакоотсева и опила всего лишь 10 проц. к заданию НКПС, а в феврале даже эта мизерная доля уменьшилась почти вдвое.

Все еще не налажено обучение паровозных бригад приемам правильного отопления, особенно стокерного. В депо Свердловск-сортiroвочная,

Егоршино, Н-Тагил, имеющих наибольшие пережоги, не составлена даже инструкция по правильному вождению поездов и рациональному отоплению. Паровозники Свердловск-сортiroвочной с октября не получают премии за экономию топлива.

Попрежнему неправильно составляются нормы расхода топлива, вследствие чего паровозникам депо Свердловск-пассажирская в феврале недодало 521 тонна угля, в Сортiroвочной в январе — 435 и в феврале — 405 тонн, а в депо Надеждинск выдано больше на 382 и в депо Н-Тагил на 605 тонн. Зам. начальника Надеждинского отделения Селезнев до сих пор не дал нормы топлива для депо Ивдель и Верхотурье.

В топливном отделе службы нет инструкторов по теплотехнике и по внутрикотловой обработке воды, и линейные теплотехники работают без контроля и плана. В решающих депо есть инспекторы по теплотех-

ническому надзору, но реальной помощи не оказывают. Дорожные инспекторы тт. Рожков и Скопин сами не включились в борьбу за снижение расхода топлива и не мобилизовали на это линейных инспекторов.

Между тем перед ними неограниченное поле деятельности. Много паровозов работает до сих пор на коллективном нормировании, книги сдачи и приема топлива не введены, что приводит к таким разительным случаям: в депо Камышлов за февраль на паровозе № 20-810 сэкономлено в пути 13,8 тонн угля, а перерасходовано за время стоянки в депо 16,3 тонны, на паровозе № 20-2379 соответственно — экономия в пути 13,2 тонны и пережог в депо — 5,7 тонны. А всего по депо расход топлива за время стоянок паровозов выразился в 154 проц. к норме.

В то же время в депо Егоршино имеются факты ненормально чрезмерной экономии. Например, на па-

ровозе № 116 экономия выразилась в 541 проц. к расходу, на паровозе № 537 — 200 проц. и на паровозе № 679-55 — на 142 проц. Стоило бы инспекторам поинтересоваться этими фактами!

Низки показатели использования паровозного парка. За февраль по вине паровозников допущено 24,8 проц. срывов локомотивов — 75,2 проц., а по вине движущих — 75,2 проц., а по количеству обращалось только 5,8 проц. паровозного парка. Резко снизилось вождение тяжеловесных поездов.

Эти тревожные цифры говорят об одном: нет в паровозной службе сдвигов в выполнении приказа № 1031-Ц. Дорого обходится государству эта косность и неповоротливость!

А. ГРИГОРЬЕВ — старший инспектор группы контроля при начальнике дороги.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: г. Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, заместитель — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.