

ПУТЕВКА

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

№ 60 (2690) Четверг, 24 мая 1945 г. Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Поднять работу станции Свердловск-сортировочная

Свердловск — сортировочную по праву называют фабрикой поездов. Имея огромное путевое развитие, оснащенная по последнему слову транспортно-технической техники, эта станция ежедневно принимает, формирует и отправляет десятки поездов. От успеха ее работы во многом зависят измерители всей дороги.

Упорно трудился коллектив этой станции в дни войны над улучшением технологии и успешно справился с трудностями истекшей зимы. Здесь выросли замечательные мастера своего дела составители поездов тт. Евлютин и Хрунов, маневровые диспетчеры тт. Логинов и Протасов, дежурный по горке т. Нехорошкин, списчик т. Акрамова и десятки других. По итогам работы в марте станции заслуженно было присуждено переходящее красное знамя НКПС.

Но за последнее время эта решающая станция резко ухудшила работу, потеряла знамя НКПС, а по итогам второй декады мая заняла последнее место на дороге. Снизив показатели по пропуску и переработке транзитного грузопотока, она накопила 1500 вагонов избыточного парка и стала тормозом поездной работы на дороге.

Главная причина этого — самоуспокоенность руководителей прежними успехами, отсутствие плановости и слаженности в работе движенцев с вагонниками и паровозниками и существенные недостатки в регулировке грузопотоков со стороны Свердловского отделения и распорядительного отдела службы движения.

Стоило командирам станции встретиться с затруднениями, как от бывшей слаженности не осталось и следа. И начальник станции тов. Савко, и начальники систем тт. Солдатов и Бородин всю вину за зашивку станции сваливают на паровозников и вагонников. Но чем же объяснить как не плохой работой движенцев тот факт, что паровозы ежедневно простаивают в парках отправления по неготовности составов. Только за декаду мая по этой причине было задержано более ста паровозов. 21 мая в южном парке, при наличии 600 вагонов омского груза, не было ни одного сформированного поезда.

Не извлекли уроков из зимних затруднений и вагонники во главе с начальником участка тов. Цикуновым. По-прежнему низко качество осмотра и ремонта вагонов в парках формирования, вследствие чего большое количество неисправных вагонов попадает в готовые составы, что неизбежно ведет к срывам отправления поездов.

Неважно выглядит в этом свете узловой партком, возглавляемый тов. Сысоевым. Не призвал он к порядку сутяжников, подрывающих основы слаженности, не борется по-настоящему за укрепление единых смен и комплексных бригад.

Работу станции во многом определяют четкость и оперативность руководства командиров Свердловского отделения. Умелой организацией работы Свердловского узла, особенно станций Шаташ, Свердловск-пассажирская, значительно можно облегчить работу Сортировочной. Почему бы не организовать и переработку некоторых поездов на участках? Вместо этого дежурные по отделению и многие диспетчеры продолжают зашивать Сортировочную неправильной регулировкой и отправляют резервом паровозы при наличии готовых составов.

Нужны решительные и срочные меры по ликвидации отставания Свердловск-сортировочной. Прежде всего необходимо улучшить планирование поездной работы, укрепить слаженность между службами узла и в сменах, резко поднять качество всей работы, шире распространить передовые методы труда, особенно скоростную обработку поездов на основе параллельности операций.

По итогам работы в апреле коллективу дороги снова оставлено переходящее красное знамя НКПС. Воодушевленные высокой оценкой, железнодорожники Свердловской магистрали развертывают боевое соревнование за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника. Отставание Свердловск-сортировочной недопустимо. Коллектив станции обязан на основе смелой большевистской самокритики вскрыть все недостатки, коренным образом перестроить работу и вернуть утраченное первенство.

Строго по графику

Работая по новому единому технологическому процессу паровозники Е-Тагильского депо намного улучшили свою эксплуатационную работу.

Приняв 21 мая в Алапаевске тяжеловесный поезд, машинисты тт. Алыпов и Чухломин провели его по участку с превышением нормы технической скорости на 9 километров в час. За поездку они сберегли более 4 тонн топлива.

Строго по графику водят поезда машинисты тт. Токарев и Свири-

дов. Взяв наряд из Смычки полновесный состав, они провели его в Алапаевск на полчаса раньше графика, намного перекрыв нормы коммерческой и технической скорости.

До конца месяца машинисты тт. Гончаров, Романев и Пяткин обязались перевезти сверх плана сотни тонн грузов.

И. КОРОВКИН — заместитель начальника Е-Тагильского паровозного депо по эксплуатации.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в апреле нашей дороге оставлено переходящее Красное Знамя НКПС

В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде мая дорога выполнила план погрузки на 98 и выгрузки на 94,5 процента, увеличила прием и сдачу поездов, снизила рабочий парк на 13,3 процента. Резко ухудшился оборот вагона и составляет лишь 77,3 проц. к норме.

В соревновании заняли первые места:
Н-ТАГИЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ — сократило рабочий парк на 5 процентов ниже нормы, перевыполнило план погрузки, выгрузки, задание по обороту вагона.

СТАНЦИЯ СМЫЧКА — выполнила план погрузки на 138,7, выгрузки — на 102 процента, на 2,7 часа сократила простой вагонов с переработкой.

СТАНЦИИ КУЗИНО И БОГОСЛОВСК. Н-ТАГИЛЬСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО — выполнили план подвального ремонта.

ТЮМЕНСКАЯ И ВЕРХОТУРСКАЯ ДИСТАНЦИИ ПУТИ — выполнили декартный план путевых работ. **ГОРОБЛАГОДАТСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК. СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ. СВЕРДЛОВСКИЙ ВОКЗАЛ.**

Отстают в соревновании и отнесены на последние места: Свердловское отделение движения, станции Свердловск-сортировочная, Алапаевск, Тюмень и Н-Тагил, Тюменское паровозное отделение, депо Тюмень, Камышлов и Кузино, дистанции пути Свердловск-пассажирская и Алапаевская, Свердловск-пассажирский вагонный участок, Верх-Нейвинская дистанция связи, Асбестовский и Алапаевский вокзалы.

Дезорганизатор Медников сорвал работу участка

В ночь на 23 мая машинист депо Свердловск-сортировочная Медников, следуя с поездом № 1263, без всяких основательных причин 4 часа занимал перегон Капралово — Емельино.

В результате его безобразной работы пассажирские поезда №№ 45 и 88 были задержаны более чем на 2 часа, и 8 товарных — от 6 до 8 часов.

Кроме того, Медников сорвал прием поездов с Казанской и совершенно парализовал работу станции Свердловск-сортировочная, которая задержала отправление 4 поездов и столько же, из-за отсутствия свободных путей, держала на подходах.

С. ВИШНЕВСКИЙ — ст. помощник начальника распорядительного отдела.

Уроки одного дежурства

Уже с самого начала дежурства часа. Паровозы же №№ 2093, 2949 и 2426 прибыли раньше расписания и вынуждены были стоять в ожидании составов.

К вечеру положение несколько прояснилось. Полностью был развезен весь местный груз, отправление большая часть поездов. Но все же 4 готовых состава на 18 часов так и остались на станции.

Таков итог работы за день, которым руководство станции осталось удовлетворено, потому что... бывает и хуже.

Вот уже два месяца Свердловск-сортировочная не выполняет основного измержителя — простоя транзитного вагона. Продвижение поездов резко затормозилось. Рабочий парк возрос на 1500 вагонов против нормы. В результате в приемо-отправочных парках образовались «пробки», затруднился прием поездов с участков.

В чем же причины ухудшения работы станции? Их много. Главная — отсутствие слаженности в работе движенцев с паровозниками и вагонниками.

Нередки случаи, когда отправление поездов срывается потому, что в последнюю минуту в нем обнаруживаются вагоны с техническим

и коммерческим браком. Только за 10 дней мая в парке отправления было отцеплено более 40 неисправных вагонов, из-за чего отменено отправление нескольких поездов.

Разнобой и несогласованность парят во взаимоотношениях движенцев и паровозников. Руководители депо Свердловск-сортировочная давно уже перестали считаться с графиком. В апреле из-за несвоевременной выдачи паровозов было отменено 169 и в первой декаде мая — 56 поездов.

В свою очередь, и станция систематически передерживает паровозы и электровагоны. Только за сутки 9 мая 19 паровозов 51 час простояли по неготовности составов, а за декаду мая передержки составили 431 час.

Факты возмутительные. Они свидетельствуют об отсутствии оперативного руководства со стороны командиров станции и отделения. Свердловск-сортировочная — решающая станция дороги. От ее работы зависит успех продвижения грузопотоков на всей Свердловской магистрали. Руководство службы движения и Свердловского отделения должны в кратчайший срок оказать деловую помощь коллективу станции Свердловск-сортировочная в улучшении работы.

А. ЗУСИНА,



Василий Михайлович БЕЛОГУРОВ — начальник Н-Тагильского узла директор-полковник движения.
Фото Ф. Соболева.

Успехи составителя Губина

Достойную встречу готовят к Сталинскому Дню железнодорожника багмачники, составители, стрелочники станции Смычка.

Составительская бригада Анатолия Губина в составе сцепщика тов. Еремьина и машиниста маневрового паровоза т. Пучкова заняла в соревновании за вторую декаду первое место по станции, подняв производительность труда до 160 процентов.

В дежурство 22 мая тов. Губин, формируя составы по методу Катаева, перевыполнил сменный задание на 4 поезда. Отличных показателей в этот же день добился горючий составитель тов. Андрущенко. Он сформировал 7 красновских поездов.

Ф. БИВЗЮК — инженер станции Смычка.

Железнодорожники Н-Тагила вводят единый технологический процесс

На днях в Н-Тагиле проходило собрание партийно-хозяйственного актива совместно с представителями транспортных цехов в промышленных предприятиях, посвященное введению на узле нового технологического процесса.

С докладом выступил зам. начальника отделения директор-полковник движения тов. Герасимов.

Тагильское отделение, — говорит он, — за последнее время значительно улучшило работу, создав наиболее благоприятные условия для перехода на новую единую технологию. В основу единого технологического процесса положены передовые методы организации эксплуатационной работы, скоростная обработка поездов по принципу параллельности операций.

Единый технологический процесс предусматривает комплексное объединение работы движущих, паровозников, вагонников, транспортных цехов промышленных предприятий и всех станций узла по общему согласованному плану. Вся работа подчиняется графику движения поездов.

Начальник отделения директор-полковник движения т. Артюшин в своем выступлении подчеркнул, что в осуществлении единого технологического процесса решающее значение будет иметь четкая, слаженная работа диспетчеров отделения и промышленных предприятий. Командиры станций Смычка, Н-Тагил, Вагонзавод, Сан-Донато обязаны тщательно проверить готовность каждого работника к работе по единой технологии. Незнание своих обязанностей хотя бы одним железнодорожником может сорвать усилия всего коллектива.

В содружестве с поезными диспетчерами наши паровозники добились значительного улучшения в использовании локомотивов, — говорит начальник паровозного отделения тов. Покидько. Машинист тов. Алыпов водит поезда по Алапаевскому участку без набора воды.оборот его паровоза выражается в 3,5 часа вместо 17 по норме. Машинист тов. Панков на участке Гороблагодатская—Верхотурье вдвое перевы-

полняет заданную техническую скорость.

Мы оказываем помощь паровозам, транспортным цехам предприятий. Но здесь часто задерживают паровозы до 4—5 часов. Бывали случаи, когда машинисты, израсходовав воду и уголь, вынуждены были тушить паровозы. На станции Смычка локомотивы простаивали нередко по несколько часов по неготовности составов. Введение единой технологии должно положить этому конец и укрепить слаженность в работе паровозников и движущих.

Единый технологический процесс предъявляет повышенные требования к вагонникам, — говорит начальник вагонного участка т. Кириллов. Нам придется много поработать над распространением передовых методов. Смена старшего осмотрщика т. Моисеева, проводя безотцепочный ремонт вагонов, на 40—50 процентов ускорила смену рессор и фрикционных аппаратов. Поездной вагонный мастер т. Зорин, совмещая профессию осмотрщика, ремонтирует сам вагоны без отцепки от поездов, быстро и высококачественно обрабатывает поезда и экономит смазку. По примеру этих передовиков все

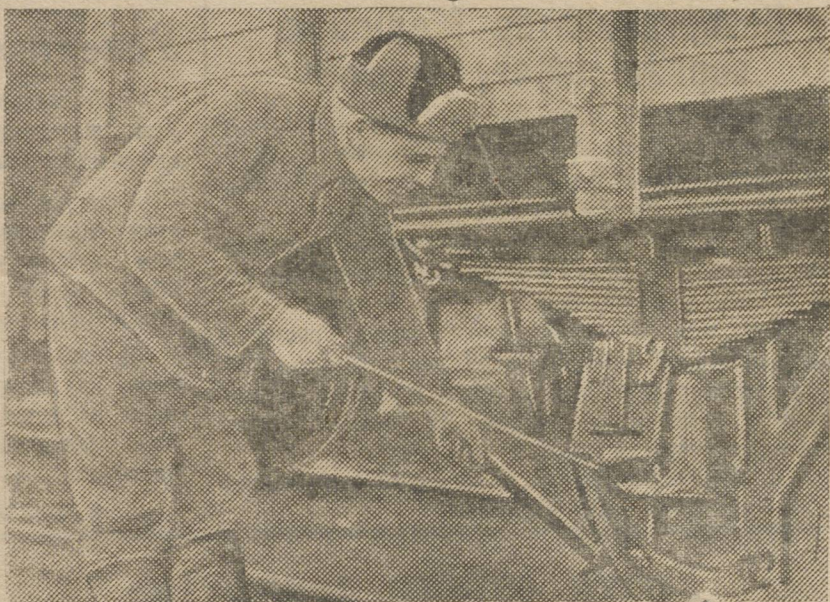
вагонники должны перестроить работу.

Содержательны были выступления начальников транспортных цехов промышленных предприятий. — Дежурные по станции Восточная-сорттировочная тт. Колесников и Шамотько умело организуют работу по единому технологическому процессу, — говорит т. Зильберов. Норма списывания составов установлена 15 минут, а списчик т. Колесников производит эту операцию за 10 минут. Составители тт. Григорьев, Панов и Кайгородов, маневровые машинисты тт. Кравченко и Храпатов, работая по методу знатного составителя страны т. Катаева, расформировывают поезда с толчка за 22 минуты вместо 35 по норме.

Начальник транспортного цеха т. Миронович предъявил требование командирам отделения об улучшении информации транспортных цехов о подходе груза.

Собрание партийно-хозяйственного актива наметило практические мероприятия по четкому осуществлению единого технологического процесса и приняло социалистические обязательства в соревновании за достойную встречу Всесоюзного Сталинского Дня железнодорожника.

А. ШАДРИН.



Аким Фотеевич ГОРБУНОВ — поезной вагонный мастер-лушнец станции Смычка принимает состав.

ВОПРЕКИ ПРАВИЛАМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

За последние 4 месяца движущие Надеждинского отделения допустили 36 случаев брака, из них 6 — приемы поездов на занятый путь, 1 — отправление поезда на занятый перегон и 4 отправления поездов по неготовым маршрутам.

Причины увеличения брака — слабость технической учебы и воспитательной работы среди железнодорожников, низкая трудовая дисциплина.

Начальник отделения тов. Шанаурин и его заместители много говорят о безопасности движения поездов и в то же время показывают плохой пример подчиненным. Они сами издают приказы, явно противоречащие Правилам технической эксплуатации.

3 мая зам. начальника отделения тов. Столбов отдал приказ об от-

правлении поезда с Надеждинского-сорттировочной на Богословск со встречным тормозом. Такой же приказ издал 8 мая начальник отделения тов. Шанаурин, разрешив отправить поезд № 1503 с непущным тормозом на станцию Лесная Волчанка. Издает такие приказы и дежурный по отделению тов. Братухин. Только за декаду мая было 8 таких приказов.

Выезжая на линию, руководители отделения не интересуются вопросами безопасности. В присутствии тов. Шанаурина на станции Туринские Рудники принимали и отправляли поезда по незапертым стрелкам. Здесь же кондукторами на вывозном паровозе работают не сдавшие испытания в 1944 году.

Начальник станции не проверяет маршруты приема пассажирских

поездов, ключи от особо важных стрелок хранились у стрелочника. Заместитель начальника отделения тов. Столбов 7 мая выехал с этой же станции с поездом без тормозного хвостового вагона.

Слабость трудовой дисциплины объясняется тем, что командиры не проверяют выполнения изданных ими приказов. За 4 месяца были изданы приказы о наказании 10 бракоделов в виде ареста. Но из 10 наказанных отбыли арест только двое. Остальные же, как например, стрелочник Старцев, главные кондукторы Губина, Шайдорев и старший кондуктор Копозалова избежали гауптвахты.

Такими поступками руководители Надеждинского отделения не укрепляют, а лишь разлагают производственную дисциплину и ставят под угрозу безопасность движения поездов.

Ф. ГОЛЬЦЕВ — пом. участкового ревизора НКПС.

Первый день испытаний

Светло и празднично сегодня в Свердловской железнодорожной женской школе № 1. В коридорах и классах — красочные плакаты, лозунги, картины, портреты руководителей партии и правительства, интересные выставки работ учениц и много цветов. Особенно выделяется плакат-аншлаг: «Сдать испытания на пятерки — наш долг перед Родиной».

Все это с любовью сделано и художественно оформлено руками учениц, которые пришли сегодня сдавать свой первый экзамен. Нарядно одетые, с торжественно взволнованными лицами поднимаются они по широким блестящим лестницам. Приветливо, с подбадривающими улыбками встречают их учителя.

... Звонок. Обменявшись последними пожеланиями, девочки расходятся по классам. 9-й класс «б» сдает экзамен по географии. У карты — Луиза Копылова. Спокойно, не повторяя лишних слов, рассказывает она о Финляндии, ее природных условиях, населении, о ее взаимоотношении с Советским Союзом. Внимательно слушает ее педагог Елена Николаевна Вотчинская. Луиза без запинки, подробно отвечает на все три вопроса экзаменационного билета.

Блестящие ответы дает лучшая ученица класса Нина Репрева. Она уверенно перечисляет все полуострова Европы и Азии, а затем

показывает их на карте. Заметно волнуясь, сдает экзамен Юля Волохнина. Елена Николаевна ласково обращается к ней:

— Не волнуйтесь, Юля, вы ведь отлично все знаете.

Понемногу успокоившись, Юля рассказывает о Швейцарии, ее границах, о Китае.

Отличные ответы дали также ученицы Полуяхтова, Плещеева и Дорофеева. Из класса только одна ученица сдала экзамен на тройку.

Хорошо проходят испытания по немецкому языку в 8 классе «в». Чувствуется, что учащиеся серьезно работали в течение всего учебного года и пришли на экзамен с большим запасом знаний. Учительница Александра Павловна Шнейдер разговаривает с ними только на немецком языке.

Лучше всех отвечает Виолетта Гурвич. С четким правильным произношением немецких слов и большим выражением декламирует она «Лесного царя» Гете, а затем производит безошибочный синтаксический разбор предложения. Отлично ответили ученицы Валя Морева, Лидя Старикова, Зина Гомельская и другие.

Первый день испытаний закончился. Оживленные и счастливые, рассказывают девочки друг другу о своих волнениях и переживаниях. Все прошло хорошо. Сейчас нужно готовиться к следующим испытаниям.

Е. ДОЛИНОВА.

С высокой скоростью

17 мая машинист Егоршинского вел поезд в Егоршино на 40 минут ранее графика.

Туринск-Егоршино поезд, в полтора раза превышающий весовую норму.

Перевыполнив участковую скорость на 11 километров в час, он при-

Д. ЛЕСКИН — диспетчер Туринского участка.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.

СВЕРДЛОВСКИЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ НКПС

объявляет прием на 1—2—3 курсы по специальностям: ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО.

ТЕХНИЧЕСКИЕ И ГРАЖДАНСКИЕ ЗДАНИЯ, ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ (МОСТЫ, ТОННЕЛИ).

Прием заявлений с 1 июня по 20 августа.

На первый курс принимаются лица в возрасте от 14 до 25 лет, окончившие 7 классов средней школы и успешно выдержавшие испытания по русскому языку, литературе, математике и Конституции СССР. Лица, окончившие в 1945 году 7 классов средней школы с аттестатом отличника, принимаются без испытаний.

Без испытаний на второй курс принимаются окончившие 9 классов и на 3-й курс окончившие 10 классов средней школы. Для окончивших 7 классов и нуждающихся в подготовке к испытаниям с 1 июня организуются курсы по подготовке в техникум.

Заявления подаются на имя начальника техникума с приложением свидетельств об образовании и о рождении (в подлинниках), лично написанной автобиографии, 3-х фотокарточек, справочной о состоянии здоровья и об отношении к воинской обязанности (для военнообязанных).

Приемные экзамены — с 21 по 25 августа.

Все успевающие обеспечиваются стипендией от 125 до 200 р. в месяц. Зачисленным в техникум предоставляется отсрочка от призыва в РККА. Учащиеся обеспечиваются снабжением по нормам рабочих промышленности и транспорта и двухкратным питанием в столовой. Студенты пользуются два раза в год бесплатными билетами для проезда по железным дорогам в каникулярное время. Живущие в пригородной зоне обеспечиваются пригородными и сезонными билетами. Иногородным предоставляется общежитие.

Заявления направлять по адресу: г. Свердловск, Втузгородок, ул. Первомайская, Строительный техникум железнодорожного транспорта.

Телефоны: Д1 56—34 и Д1 15—81.

АДМИНИСТРАЦИЯ ТЕХНИКУМА.