

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 73 (2703)

Суббота, 23 июня 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

График движения поездов— железный закон

21 июня наша дорога приступила к работе по новому послевоенному графику движения поездов. Тщательно готовились к этому дню движущие, паровозники, вагонники, путейцы и связисты передовых отделений. Они пересмотрели устаревшие нормы, наметили практические мероприятия по увеличению размеров движения, технической и коммерческой скорости поездов, по укреплению слаженности и трудовой дисциплины во всех хозяйственных звеньях.

Эта подготовка и определила существенные успехи в работе ряда отделений в первые же сутки работы по новому. Коллектив Надеждинского отделения 21 июня значительно перевыполнил государственный план погрузки и выгрузки, отправил 97,3 процента поездов по расписанию, выполнил график по проследованию на 76,4 процента и участковую скорость на 103 проц.

Неплохих показателей добились Егоршинское и Тюменское отделения. Они также справились с грузовой работой и дали высокий процент выполнения графика. 100-процентное отправление и проследование поездов по расписанию дал передовой диспетчер Егоршинского отделения тов. Сенкевич, выполнив при этом на 131 процент норму участковой скорости.

Вместе с тем итоги первых суток вскрыли неподготовленность решающих отделений дороги Свердловского и Н-Тагильского. Нет на этих отделениях слаженности в работе между железнодорожниками всех служб, а главное, железной воинской дисциплины.

О какой дисциплине может быть речь на станции Свердловск-Сортировочная, если здесь первый же поезд № 801 был сорван с графика бракоделами Фетисовым и Мочаловым. Начальника станции т. Савко не было в это время в парке: он руководил работой станции по телефону.

Неприглядная картина вскрылась и на Н-Тагильском отделении. Полнейшую неподготовленность к введению нового графика проявили путейцы и кондукторские резервы.

Дневник соревнования

железнодорожников с металлургами и горняками

За сутки 21 июня дорога выполняла государственный план погрузки на 108 и выгрузки на 88 процентов. **Перевыполнены задания по погрузке каменного и древесного угля, железной руды, черного металла, леса, кокса, металлолома и флюсов.**

Перевыполнили план погрузки отделения Н-Тагильское, Надеждинское, Егоршинское и Тюменское. Из предприятий отличились в погрузке Титано-магнетитовый рудник, Полуночный рудник, Богословское рудоуправление, металлургические заводы им. Серова и Н-Салдинский. **Высокогорский рудник выполнил задание по погрузке руды на 170 и по флюсам на 300 процентов.**

С выгрузкой справилось одно лишь Надеждинское отделение. Попрежнему отстает Свердловское отделение, где на станциях выгрузки осталось 732 неразгруженных вагона, в том числе 157 с полным сроком. Сорвали выгрузку Шамотный завод по станции Бунара и склад топлива станции Тюмень.

Предупреждениями о сокращении скорости поездов и неправильной организацией путевых работ путейцы Н-Тагильской дистанции (начальник т. Морозов) выбили из графика поезда №№ 728, 1210, 1203, 1205. Показной оперативностью решил блеснуть начальник Алапаевской дистанции т. Жуков: он отменил предупреждения по неисправности пути и в то же время расставил по угрожаемым участкам путеобходчиков с сигналами о снижении скорости.

Начальник Н-Тагильского кондукторского резерва т. Мозжерин не ознакомил кондукторов с новым графиком и они, как правило, опаздывали к поездам. Проспала и задержала на 46 минут поезд № 1322 главный кондуктор Меркулова, а кондуктор Кубаченко спокойно расхаживала по рынку, хотя ее поезд давно уже ожидал отправления.

Эти уроки не должны пройти бесследно. Выполнение графика движения поездов зависит прежде всего от дисциплины каждого командира и непосредственного исполнителя, от слаженности в работе железнодорожников всех служб, и чтобы решить эту задачу нужно настойчиво повышать культуру и организованность в работе. Ни один случай срыва поезда не должен оставаться без практических выводов по его предупреждению в будущем.

Партийные и профсоюзные организации должны сейчас развернуть широкую массово-политическую работу, сплачивая и организуя железнодорожников на продвижение поездов строго по графику, на конкретных примерах воспитывать железнодорожников в духе железной воинской дисциплины, шире пропагандировать передовой опыт стахановцев, добивающихся высоких показателей.

Месяц с небольшим остался до Сталинского Дня железнодорожника. Мы обязаны максимально использовать этот срок для подъема всей поездной и грузовой работы дороги, с честью выполнить свои обязательства в соревновании. Основным показателем всей работы железнодорожников является продвижение поездов строго по новому наркомовскому графику.

НАВСТРЕЧУ СТАЛИНСКОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Отправлять и продвигать поезда строго по наркомовскому графику!

ИТОГИ ПЕРВЫХ СУТОК

За первые сутки работы по новому графику 21 июня дорога обеспечила отправление поездов по расписанию на 84 проц., проследование на 65,5, участковая скорость выполнена на 89,7 и техническая на 97 процентов.

ЛУЧШЕ ДРУГИХ РАБОТАЛИ ОТДЕЛЕНИЯ

Тюменское (нач. т. Харченко) — отправление по графику 83,3 проц., проследования 83 проц.

Надеждинское (нач. т. Шанаурин) — отправление 97,3, проследование 76,4 проц.

Егоршинское (нач. т. Зуйкин) — отправление 90,6, проследование 79,4 проц.

Отстают отделения Свердловское и Н-Тагильское. Свердловское отделение отправило по графику 80,8 проц. поездов и выполнило график по проследованию на 49,1. Н-Тагильское выполнило график по отпуску на 86, по проследованию — на 51,6 проц.

ПЕРЕДОВЫЕ ДИСПЕТЧЕРЫ

Первенство за первые сутки занял диспетчер Егоршинского отделения т. Сенкевич. Он обеспечил 100-процентное отправление и проследование поездов по графику и на 131 проц. выполнил норму участковой скорости.

Диспетчер Надеждинского отделения т. Гвоздев отправил по расписанию 92,8 проц. поездов, дал проследование на 83,5 и выполнил участковую скорость на 115,8 проц. Диспетчер Тюменского отделения т. Неверов отправил все поезда по графику и обеспечил проследование 84,2 проц. поездов. Диспетчер Егоршинского отделения т. Тарасов дал отправление по графику 99 проц., проследование 88,2 и участковую скорость 102,5.

Наихудшие показатели у диспетчеров Свердловского отделения т. Брусицина и Камышловского — т. Шульгина.

Образец слаженности

С особенной четкостью и слаженностью работала в первую ночь введения нового наркомовского графика передовая смена дежурного по Надеждинскому отделению тов. Кирева.

Диспетчеры тт. Гвоздев, Панышина и Кротов обеспечили 100-процентное отправление и проследование поездов точно по графику. Диспетчер т. Кротов отправил из Надеждинска 2 поезда сверх задания. С исключительной оперативностью дежурил по станции Верхотурье тов. Коротков. При дружной работе осмотрщика вагонов тов. Копкина, составителя тов. Широкова и дежурного по депо тов. Мерзлякова, он за 13 минут вместо 30 по норме, организовал отправление поезда № 1024 и за 22 минуты подготовил и отправил поезд № 1012.

М. МИРОНОВ — старший дежурный помощник начальника распорядительного отдела.

Сто процентов

За окном голубая июньская ночь. В комнате маневрового диспетчера станции Смычка слышится сдержанный говор. Шалунов в последний раз сверяет с дежурным по узлу план-задание.

Стрелки стальных часов показывают время 0 часов. Наступило 21 июня — начало работы железнодорожников по новому наркомовскому послевоенному графику.

На путях стоит готовый состав. По графику он отправляется в 0 часов 21 мин. Слесарь-автоматчик Парамочин с удовлетворением оглядывает состав. Он хорошо потрудился над ним: сменил воздухораспределительные приборы, затратив на каждый 4—5 минут, вместо 10 по норме. Электровоз машиниста т. Широкова прибыл точно из минуты в минуту. За 7 минут автоматчик т. Воронин опробовал

автотормоза, главный кондуктор т. Верховя быстро приняла состав, документы и вручила механику маршрут.

Поезд тронулся. Дежурный по парку т. Бурилов приветливо махнул рукой.

Четко, с большим подъемом работали в эту ночь движущие, вагонники, электровагонщики. Поезда уходят хорошо сформированные и подготовленные. Шалунов отмечает на сетке графика уход: последние поезда: в 1 час 42 мин. отправляется 1204-й, в 3 часа 24 мин. — 627-й.

Большое оживление на станции. Стрелочницы тт. Хоренкова, Дитяева, Арапова быстро готовят маршруты, без промедления принимают и отправляют поезда. Старшая контролёрша т. Козырева и контролёрши тт. Чернова и Никитина так организовали списывание вагонов

и подготовку документов, чтобы поезда не задерживались ни на минуту.

По-скоростному работают составители. Мастер формирования поездов т. Сыроедин к 6 часам утра сформировал 4 поезда сверх нормы. На два поезда перевыполнил задание и составитель тов. Ситников.

Были, конечно, и трудности. Дежурный по станции ИТМЗ Западной т. Елагин задерживал прием передач. При наличии готовых поездов Богословского и Пермского направлений, отделение отправляло электровагоны резервом в Сан-Донате. Но эти затруднения были преодолены.

Утром смена т. Шалунова подвела итоги. Они знаменательны: все 100 процентов поездов отправлены точно по наркомовскому графику.

А. ШАДРИН.



Сергей Носифович ПРОКОПЧИК — старший дежурный помощник начальника распорядительного отдела службы движения, руководитель дорожной комсомольско-молодежной смены.

Фото Ф. Семенова.

За лучшую смену

На Тюменском отделении с первых же часов введения нового графика развернулось боевое соревнование диспетчеров и дежурных по станции за лучшую смену в отпуске и проследовании поездов по расписанию.

Дежурная по станции Тюмень т. Портнягина в первый же день отправила все поезда точно по графику. Такого же наивысшего показателя добился и дежурный по станции Вагай т. Лобанов.

Диспетчер т. Неверова обеспечила проследование по графику 84,2 проц. поездов. В ночь на 22 июня дежурный по станции Вагай т. Захаров, соревнуясь с диспетчером т. Бакулиным, отправил все поезда строго по расписанию.

П. МАЗАНКИН — диспетчер-графист.

Нак разгильдяи опорочили честь коллектива

Долго готовился коллектив железнодорожников станции Свердловск-Сортировочная к работе по новому паркомовскому графику. Однако в первые же сутки почное дежурство смены маневрового диспетчера т. Вашилева началось по старому срывом с расписания поезда № 801.

Составитель Фетисов, как это часто бывает в его практике, сформировал состав с нарушением Правил технической эксплуатации. У двух вагонов более чем на 102 миллиметра не совпадали центры буферов. Но Фетисову лишь бы сбить состав с рук, и он вывел его в парк отправления в расчете на то, что там не заметят брака и отправят поезд.

Халатно отнесся к этому и дежурный по парку отправления Мочалов. В эту ночь он занимался чем угодно, но только не организацией отправления поездов по графику. Брак обнаружили вагонщики перед отправлением поезда. Перестановка вагонов задержала отправление поезда на 18 минут. За это потерянное безобразное начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга тов. Багаев подверг Мочалова аресту на три суток и за отсутствие контроля объявил строгий выговор начальнику станции т. Савко. Строго наказан и Фетисов.

На 6 часов утра смена Вашилева не отправила еще два поезда на Казань и Кузино. В первом случае возмутительную недисциплинированность проявил главный кондуктор Архипов. Приняв поезд № 615 за 2 часа до отправления и зная, что у одной платформы отсутствует борт, он не сообщил своевременно о браке и на 17 минут выбыл поезд из графика.

Плохо работала на пункте технического осмотра смена вагонного мастера Лубнина. Она на 23 минуты задержала отправление кузнецкого поезда и пропустила из парка формирования в парк отправления три неисправных вагона.

Оба не отправленных поезда перешли к дневной смене т. Логинова. Но Логинов тоже не смог отпустить эти поезда своевременно. Не согласовав со станцией, путейцы начали производить средний ремонт пути, по которому паровозы выходят из депо в парк отправления, и задержали выдачу их под поезда. А потом паровозы стали подходить пачкой и вынуждены были простаивать в ожидании составов.

Передовые люди смены работали с исключительным напряжением. Дежурный по горке т. Нехорошкин разобрал 3 состава сверх нормы, чем обеспечил беспрепятственный прием поездов. Четко работали составители тт. Корякин и Порохин, оператор Бармашова и технические конторщики смены т. Ярцевой. Их возмутило до глубины души поведение разгильдяев, сорвавших работу смены по новому графику.

Вступившая в дневное дежурство смена т. Логинова учла уроки смены Вашилева. Работая с исключительным напряжением и слаженностью, смена с самого утра обеспечила отправление поездов строго по графику. Но и она не избежала серьезных помех. Два поезда на Пермь не было отправлено из-за невиданной за последние два года на Н-Тагил поспешности электровозов. Все остальные поезда были отправлены точно по графику.

Итоги первых суток работы по новому графику показали, что железнодорожники Свердловск-Сортировочного узла, а особенно руководители станции, кондукторского резерва, вагонного участка и дистанции пути плохо подготовились к этому важнейшему делу. Отсутствие слаженности в работе, слабость контроля со стороны командиров за формированием и подготовкой поездов к отправлению — вот основная причина неудовлетворительной работы речающей станции дороги по новому графику.

А. ЗУСИНА.



Анфиса Яковлевна ЯРЦЕВА — передовой старший технический конторщик станции Свердловск-Сортировочная техники движения 3 ранга.

Фото Ф. Соболева.

Комсомольско-молодежные бригады

На железнодорожном узле Егоршино организовано 11 комсомольско-молодежных бригад. Все они по боевому соревнуются за лучшие производственные подвиги к Сталинскому дню железнодорожника.

Бригады комсомольского паровоза машинистов тт. Шистерова и Леников по-луночски ухаживают за локомотивом и намного перевыполняют заданные измерители. Только в мае они отложили в зимний запас свыше 30 тонн сэкономленного топлива, провели 5 тяжелых поездов и перевыполнили нормы технической скорости на 8 процентов.

Комсомольско-молодежный цех литейщиков вагонного участка, где бригадиром тов. Ашихмина, систематически вырабатывает по 350—380 проц. к норме. Полторы — две нормы дает комсомольско-молодежная смена слесарей-автоматчиков т. Подшивалова.

Б. ЖЕРНОВКОВ — секретарь узлового комитета ВЛКСМ.

Машинист электровоза

Интересный человек Владимир Федорович Калинин. Энтузиаст своего дела, он до фанатизма любит свой электровоз. О чем бы вы не повели с ним речь, обязательно свернет на интересующую его тему — об электровозе.

На электровозе № 19—60 Калинин работает недавно, всего несколько три, но так привязался к этой машинке, готов и спать в ее будке. Говорит — ни за что не перейду на другую машину.

Глаза у него черные, блестящие, живые. И лицо живое, подвижное. Когда Калинин рассказывает о работе, то глаза у него загораются особым огоньком.

— Перевели меня на эту машинку, я чуть не заплакал с горю, — улыбаясь вспоминает Владимир Федорович. — До чего она была запущена! Все-то было грязно, расхлябанно...

Владимир Федорович показывает свое хозяйство. Все здесь в порядке, все сверкает, медные детали начищены до блеска.

Много бессонных ночей провел Владимир Федорович на электровозе, наводя порядок. Со своим помощником Васей Никифоровым самолично все разобрал, проверил, изготовил недостающие детали. Электровоз преобразился. Однажды предшественник Калинина, встретив механика, спросил:

— Когда это успел ты новую машинку получить? — до того был неузнаваем отремонтированный, ослепленный электровоз.

На Тагильском узле создается напряженное положение. Смычка не успевала обрабатывать и отправлять поезда, они простаивали в ожидании на подходах. Особенно плохо было с поездами нечетного направления. Среди электровозников было распространено мнение, что нечетное направление самое трудное и водить

по нему тяжеловесные составы невозможно.

И всех удивило, когда Владимир Федорович Калинин решил поехать в печетном направлении состав в 2700 тонн.

— Не выдумывай, Калинин, оскалдишься, порвешь состав, — пробовали некоторые урезонивать механика.

— Доведу, — упрямо говорил он. Разговаривая о предстоящем рейсе с дежурным по отделению тов. Пономаревым, Калинин попросил, чтобы на обратном пути в Кушве подготовили состав в 5 тысяч тонн.

И вот он выехал из Смычки в первый раз с таким тяжеловесным составом. Но беспокойства не было.

— Когда проходом проследовал через Сан-Донато и увидел впереди зеленые огоньки — веселее стало на душе, — вспоминает о своей первой поездке Владимир Федорович. В Гороблагодатскую он прибыл на полчаса раньше времени.

С тех пор Калинин провел в нечетном направлении не один десяток тяжеловесов. В горячие дни

Концерт для железнодорожников

Большой любовью у железнодорожников Гороблагодатского и Кушвинского железнодорожного узлов пользуется художественная самодеятельность клуба станции Гороблагодатская.

За короткое время драматический кружок клуба поставил четыре спектакля. С постановкой комедии «Малиновый берет» кружковцы побывали у кушвинских металлургов и баранчинских электромоторостроителей, у рабочих Лайского совхоза.

Музыкально-вокальный коллектив, руководимый молодым работником Гороблагодатского пункта осмотра Владимиром Катиным, систематически организует выступления с концертами на производстве у вагонников, кушвинских паровозников, в общежитиях рабочих.

Сейчас драмколлектив клуба, струнный оркестр, баянист, чтецы, декламаторы и танцоры готовят обширную программу к Всесоюзному дню железнодорожника.

Беспечные руководители

Во время весеннего комиссионного осмотра состояние ряда путей станции Вагонозавод признано неудовлетворительным. Дорожному мастеру Белякову было предложено в кратчайший срок привести станционные пути в надлежащее состояние. Но этот беспечный руководитель не выполнил ни одного пункта, записанного в акте комиссии.

Начальник дистанции Смычка т. Иванов вместо того, чтобы помочь околотеку в оздоровлении путей, разрешил вопрос проще, он обязал дорожного мастера отменить предупреждение об ограничении скорости движения поездов, создав

угрозу безопасности. На околотеку не хватает 16 рабочих, но т. Иванов еще снял трех человек и отправил на другие работы.

Большую помощь в оздоровлении путей мог бы оказать околотеку коллектив станции. Можно бы обратиться за помощью и к елентуре, организовать массовые волевые кресники и т. д. Но начальник станции т. Лобов, занимаясь эксплуатационной работой, пренебрегает вопросами безопасности движения поездов на станции.

ЯРЫГИН — пом. участкового ревизора НКПС.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Уже более 15 дней перронный ларек на станции Н-Тагил не выдает наркомовские пайки поездным бригадам, а талоны на табак не отовариваются несколько месяцев.

— Ожидаем вагон с продуктами из Свердловска, — обычно отвечает продавец на требование бригад.

Хлеб в ларьке получить невозможно. Всегда здесь очередь и бригадам часто приходится уезжать без хлеба. На станциях Алапаевск, Свердловск, Гороблагодатская нашим бригадам продукты по наркомовским талонам не отпускают. Говорят: «Вы из Н-Тагила — там и получайте».

Все это хорошо известно началь-

нику Н-Тагильского ОРСа т. Сялматову, но он равнодушен к мытарствам поездных бригад.

КОВГАНИЧ — главный кондуктор Н-Тагильского резерва.

С января не работает баня на станции Заводоуковская. Зимой были разморожены трубы водопровода и до сих пор не исправлены. Железнодорожникам негде помыться. Начальника станции это ничуть не беспокоит. У него во дворе есть своя баня, и он не понимает нужды рабочих.

Исправить водопровод — дело не сложное. Все это можно сделать в один день и затратить 200—300 рублей. Но у нас на станции за полгода никак не могут решить эту проблему.

ЯМЩИКОВ.

И. о. ответственного редактора Г. С. ЮРИН.

СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ФЕЛЬДШЕРСКАЯ ШКОЛА

объявляет набор учащихся на отделения фельдшеров. Срок обучения 3 года. Принимаются лица, окончившие 7 классов средней школы. Поступающим сдать испытания по русскому языку, математике и Конституции СССР. Отличники принимаются без испытаний. Стипендии на общих основаниях.

Заявления с подлинными документами принимаются с 15 июня по 1 августа. Приемные испытания с 20 по 25 августа. Заявления направлять по адресу: Свердловск, ул. Челюскинцев, 92, здание железнодорожной школы № 3, фельдшерская школа. Лично обращаться с 5 до 7 часов вечера.

А. ИРЕНСКИЙ.