

ПУТЕВКА

Газета Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 86 (2716)

Вторник, 24 июля 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Отлично знать и строго соблюдать Правила технической эксплуатации

Советский железнодорожник стоит на высоком и ответственном посту. Ему вверены огромные материальные ценности: технические средства транспорта и перевозимые грузы. Первейший долг железнодорожника — обеспечивать безопасное движение поездов, беречь, как зеницу ока государственную собственность.

За годы войны железнодорожники научились работать организованно и строго блюсти железную воинскую дисциплину. Но есть у нас на дороге немало людей, забывших о своем долге, есть и командиры, которые не воспитывают своих подчиненных в духе железной воинской дисциплины.

Вследствие этого на дороге крайне неудовлетворительно выполняется основной закон транспорта — Правила технической эксплуатации. В первом полугодии 1945 г. на дороге возросло количество крушений, аварий и брака, что привело к большим материальным потерям и к снижению эксплуатационных измерителей.

Руководители служб и командиры предприятий не сделали своевременно из этого соответствующих выводов. В результате за 15 дней июля на дороге снова допущено 118 грубейших случаев брака.

Большая часть брака падает на паровозников. Они систематически допускают проезды закрытых сигналов и даже самовольные выезды со станций с поездами. Во время проведенной на днях ночной проверки на 13 паровозах были обнаружены спящие бригады. 15 паровозов, выданных под поезд, оказались неисправными. Воинская распушенность царит в паровозном депо Свердловск-пассажирская, где начальник т. Борцов и его заместители передали забвению безопасность движения поездов.

Много брака допускают движущие, вагонники и путейцы. На ряде станций командиры пренебрегают проверкой готовности маршрутов приема и отправления поездов. В текущем году с разезда Темново уже 3 раза отправляли поезда по неготовому маршруту. Но ни начальник Камышловского отделения т. Миронов, ни участковый ревизор т. Пермикин не сделали выводов из этих тревожных фактов.

Все это обязывает командиров, партийные и профсоюзные органи-

зации решительно укрепить дисциплину во всех звеньях дороги, наладить техническую учебу, на высоком уровне провести экзамены по знанию Правил технической эксплуатации.

Однако многие беспечные командиры продолжают пренебрегать этим важнейшим делом. В отходящемся аварийностью паровозном депо Надеждинск начальник т. Волков, машинисты-инструкторы тт. Людиновский, Козлов и Козин совершенно забросили техническое обучение паровозников, и в результате этого 32 машиниста и 61 помощник не выдержал испытаний.

Крайне неудовлетворительно идут экзамены по знанию ПТЭ на Свердловском, Н-Тагильском, Камышловском и Тюменском отделениях. На Свердловском отделении, например, председателя экзаменационной комиссии т. Ефремова командировали на подсобное хозяйство, а экзамены отложили на осень.

Не подают примера подчиненным в знании Правил технической эксплуатации многие руководящие работники. Плохие и посредственные оценки получили на экзаменах заместители начальников служб: грузовой — тт. Карганов и Рыбакин, движения т. Шахлов, вагонной — т. Неумоин и паровозной — т. Шаров. Как и в прошлом году провалились на экзаменах начальник станции Свердловск-товарная тов. Бутрим и ряд других командиров.

Следует отметить, что за увеличение брака на дороге повинны и аппараты дорожного и участковых ревизоров НКПС по безопасности. Вместо борьбы с крушениями и авариями и своевременного их предупреждения, они превратились в беспомощных регистраторов, растеряли актив общественных ревизоров, не требуют от начальников служб и предприятий строгого выполнения правил безопасности.

Готовясь к Всесоюзному сталинскому дню железнодорожника, мы обязаны приложить все силы к тому, чтобы по-настоящему укрепить воинскую дисциплину в своих рядах, в совершенстве изучить и строго соблюдать Правила технической эксплуатации и должностные инструкции и сделать дорогу безаварийной.

Дневник работы дороги

За сутки 22 июля дорога выполнила задание по погрузке на 94 и выгрузке — на 99 процентов. График движения поездов выполнен: по отправлению на 88,8 и проследованию на 61,2 процента.

За 22 дня июля дорога перегрузила сверх плана 919 вагонов. Впереди по погрузке идут отделения Н-Тагильское, Камышловское, Тюменское и Кузинское. Однако, не выполняя общий план, тагильчане ухудшили породовую погрузку и допустили недогруз по металлу — свыше 600 вагонов, по метизам — 159, по флюсам — 100 и огнеупорам — 58 вагонов.

Отстают и увеличили недогруз: Свердловское отделение — до 1885 вагонов и Егоршинское — до 1472.

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего по войскам Красной Армии и Военно-Морскому Флоту СССР

№ 371

22 июля 1945 г.

В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии Военно-Морской Флот нашего государства был верным помощником Красной Армии.

В войне против СССР фашистская Германия, пользуясь внезапностью нападения и имея сильную армию, стремилась в короткий срок разбить нашу армию и наш флот. Силами армии, во взаимодействии со своей авиацией и военно-морским флотом, немцы хотели также достигнуть господства на море.

Как известно, на суше и на море планы германских стратегов полностью провалились. Красная Армия совместно с союзниками наголову разбила гитлеровскую армию и заставила ее капитулировать.

В период обороны и наступления Красной Армии наш флот надежно прикрывал фланги Красной Армии, упиравшиеся в море, наносил серьезные удары по торговому флоту и судоходству противника и обеспечил бесперебойное действие своих коммуникаций. Боевая деятельность советских моряков отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, высокой боевой активностью и воин-

ским мастерством. Моряки подводных лодок, надводных кораблей, морские летчики, артиллеристы и пехотинцы восприняли и развили все ценное из вековых традиций русского флота.

На Балтийском, Черном и Баренцевом морях, на Волге, Дунае и Днепре советские моряки за четыре года войны вписали новые страницы в книгу русской морской славы. Флот до конца выполнил свой долг перед советской Родиной.

Товарищи краснофлотцы, старшины и офицеры!

Советский народ хочет видеть свой флот еще более сильным и могучим. Наш народ создаст для флота новые боевые корабли и новые базы. Задача флота заключается в том, чтобы неустанно готовить и совершенствовать кадры моряков, полностью освоить боевой опыт Отечественной войны, еще выше поднять морскую культуру, дисциплину и организованность в своих рядах.

Поздравляю Вас с Днем Военно-Морского Флота Союза ССР!

Да здравствует Военно-Морской Флот Советской державы и его героические моряки!

Верховный Главнокомандующий
Генералиссимус Советского Союза
И. СТАЛИН.

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

(Материалы в помощь агитатору*)

Подводя в День железнодорожника итоги проделанного, нельзя забывать о том, что в работе дорог и предприятий транспорта имеется еще немало крупных и серьезных недостатков. Эти недостатки нужно вскрыть и, вскрыв их, выправить дело. Самоуспокоенности сейчас тем более не может быть места, что не все дороги выполняют заданный план; график еще не всюду стал непреложным законом; имеются участки, где запущены содержание основных фондов транспорта — локомотивов, вагонов, пути. Качественные показатели работы дорог и прежде всего — оборот вагона и паровоза необходимо изо дня в день улучшать и улучшать.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта и вся последующая работа по подготовке к первой послевоенной зиме должны пройти под знаком борьбы за достижение слаженности всех звеньев транспортного конвейера, ибо в этом существо дисциплины на транспорте. «Когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, — указывал товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле, — это и будет настоящая, большевистская дисциплина».

Товарищ Сталин учит нас, что нет на транспорте людей ненужных или незначительных, здесь, начиная от самых больших руководителей и вплоть до стрелочника, до смазчика, до уборщицы все велики, все значительны.

Каждый железнодорожник — на каком бы посту он ни находился — должен отчетливо представить себе, что и от его личной организованности и дисциплинированности зависит успех выполнения общего

плана перевозок, следовательно, дальнейшего развития всего народного хозяйства. Необходимо, чтобы партийные организации транспорта усилили политико-воспитательную работу в массах железнодорожников, особенно на магистральных, находившихся во временной оккупации.

Введение персональных званий, установление новой формы и знаков различия, издание «Положения об общих, обязанностях и взаимоотношениях личного состава железнодорожного транспорта» — все это направлено к дальнейшему укреплению дисциплины во всех наших звеньях. Высокая дисциплина, строжайшее соблюдение Устава и Положения должны обеспечить четкое выполнение заданий по погрузке и выгрузке, по передаче поездов, по ремонту паровозов, вагонов, пути, всех технических устройств транспорта, заданий по восстановлению железнодорожного хозяйства.

Необходимо, чтобы план погрузки выполнялся не «вообще», а по родам грузов, выполнялся в полном объеме каждой дорогой, отделением, станцией. Требуется, чтобы отгрузка производилась строго по дорожным назначениям, в установленные календарные сроки, равномерно.

Грандиозный размах капитального восстановления и нового строительства железных дорог диктует необходимость всемерного повышения темпов и качества этих работ. Надо строить быстро и в то же время прочно, добротно, экономно государственные средства, строить с учетом развития транспорта и всего народного хозяйства. Необходимо серьезно упорядочить дело проектирования, ускорить процесс разработки технических планов, проектов, чертежей. Всюду, на всех

дорогах и стройках должна создаваться собственная мощная база по производству стройматериалов. Богатый опыт восстановительных работ, накопленный в годы войны, следует всемерно использовать, непрерывно обогащая и совершенствуя его в новых условиях.

Одной из важнейших, главных задач железнодорожников продолжает оставаться борьба за всемерное ускорение оборота подвижного состава, работа по графику. Железнодорожники за последнее время добились известных результатов в использовании подвижного состава. Но нельзя забывать, что резервы транспорта еще далеко неисчерпаны, что каждая дорога, каждое отделение, станция, депо имеют еще большие возможности для того, чтобы улучшить использование подвижного состава, ускорить оборот вагона и паровоза. Эти возможности, эти резервы — в широком внедрении передовых методов труда, в совершенствовании производственных процессов на основе передовой сшахановской технологии, в новом подъеме социалистического соревнования, в укреплении производственного сотрудничества с работниками промышленности и в установлении единых технологических процессов работы транспорта и его клиентуры.

Основным условием, гарантирующим неуклонный рост народнохозяйственных перевозок и повышение культуры в работе транспорта, является устойчивое выполнение графика и планов формирования. Новый график является истинно графиком созидания, графиком перехода на рельсы мирного строительства.

(Продолжение. Начало в номере за 20 июля. Окончание на 2 стр.)

К Всесоюзному дню железнодорожного транспорта

тельства, графиком, который призван в новых условиях обеспечить четкий ритм перевозок, слаженность и взаимодействие всех звеньев транспортного конвейера.

Крупным источником укрепления материальной базы транспорта является повышение рентабельности железных дорог, разумное, рациональное ведение хозяйства. Несмотря на тяжелые условия, советские железнодорожники за время войны добились большой экономии на производственных средствах, повышению рентабельности железных дорог. Это не значит, однако, что уже исчерпаны все резервы повышения рентабельности и снижения себестоимости. Необходимо всемерно внедрять хозрасчет в работу транспортных предприятий, добиваясь неуклонного повышения производительности труда, снижения себестоимости перевозок неустанно вести широкую мобилизацию внутренних ресурсов.

Командиры транспорта обязаны возглавить борьбу за снижение себестоимости перевозок, за резкое сокращение всякого рода непроизводительных затрат, навести жесткий режим экономии.

Ныне, как и в предшествующие годы, железнодорожники в день своего праздника будут отчитываться перед страной, перед великим вождем и учителем товарищем Сталиным. Железнодорожники будут отчитываться о том, как они выполняют сталинские указания, данные на приеме в Кремле, как выполняют свою клятву, свои обязательства, которые были даны в письме товарищу Сталину. Долг и честь каждого коллектива, каждого железнодорожника — всемерно множить свои производственные успехи и достижения, сделать как можно более значительным свой вклад в отчет железнодорожников товарищу Сталину.

Железнодорожное хозяйство — большое и сложное. Подготовить его к зиме — задача не легкая, но вполне осуществимая, если за нее разрешится взяться немедленно.

Прошлой зимой в работе ряда дорог имели место перебои, вызванные тем, что здесь неудовлетворительно оздоровили паровозы, вагоны, депо и путевое хозяйство, не приняли мер к созданию запаса топлива, материалов, деталей для ремонта подвижного состава. Главное состоит в том, чтобы на каждой дороге, на каждом участке и предприятиях были изучены уроки прошлых зим, чтобы всюду и везде были четкие планы действий на будущее, планы, которые способствовали бы предупреждению малейших перебоев в работе.

Готовясь к зиме — особое внимание кадрам. Успех дела решают люди, их организованность, их сплоченность, их умение мужественно преодолевать трудности. В годы войны на транспорт пришло большое пополнение, главным образом из среды женщин и молодежи. Они упорно овладевают, а многие уже овладели, сложными транспортными профессиями. Надо, чтобы все новое пополнение транспорта быстрее освоило и непрестанно повышало свою квалификацию, овладело передовыми методами труда. Здесь широкое поле деятельности

для комсомольских организаций транспорта. Особенное внимание нужно уделить тем, кто ныне будет впервые работать на транспорте в зимних условиях. Дело должно быть поставлено так, чтобы в зимнее время к реверсу локомотива, к формированию поездов, к руководству снегоборьбой допускались только опытные люди, знания которых проверены лично командиром того или иного участка. Надо обеспечить всюду безусловное выполнение планов подготовки кадров массовых профессий, укомплектовать штаты и обучить молодых железнодорожников методам работы в сложных зимних условиях.

Летние месяцы должны быть с наибольшей эффективностью использованы для того, чтобы транспорт вступил в зиму с разгоном, с запасом энергии. Все дороги обязаны в совершенстве освоить новые скорости, новые весовые нормы, обеспечить, чтобы вагонный парк не был завышен, чтобы простой вагонов под грузовыми и техническими операциями равнялся заданному, чтобы регулировочные задания выполнялись неукоснительно.

В паровозном хозяйстве все внимание должно быть приковано к тому, чтобы строго выполнять программу ремонта и обеспечить его высокое качество. Два звена решают обеспечение этой задачи: комплексная ремонтная бригада и заготовительный цех. Именно здесь должны быть сосредоточены самые квалифицированные рабочие и самые опытные командиры. Четкая технология, связывающая воедино все депо, цехи и бригады, поможет добиться и высокого качества работы и доведения сроков простоя локомотивов на ремонтных канавках до нормы.

Подготовка к зиме паровозного хозяйства не ограничивается оздоровлением локомотивов и наведением порядка в уходе за ними. Хозяйство это весьма сложное, причем в зимнее время может подвести любое звено. Стоит выйти, из строя, скажем, пескосушилка — и нормальное движение поездов будет дезорганизовано. Стоит замерзнуть гидроколонка — и в графике движения произойдет путаница. Значит, нужна комплексная, всесторонняя подготовка всего хозяйства. Следует проверить состояние и привести в порядок эстакады и угольные краны, водокачки и разводную сеть, пескосушилки и хранилища смазочных материалов, отопительную систему и производственные помещения.

Сейчас, как и в военные годы, на железных дорогах развертывается движение за создание на зиму за счет экономии специального топливного фонда. Паровозники Октябрьской уже отложили в неприкосновенные зимние штабеля первые 8 тысяч тонн топлива, паровозники Северо-Донецкой — 6 тысяч тонн. О том, какие тут имеются возможности, и насколько значимо это движение, свидетельствует такой факт: в прошлые зимы курганские машинисты Блинов и Утюмов в течение нескольких месяцев не требовали для своих локомотивов угля и обходились тем топливом, которое они сберегли за лето! Всемерно экономить топливо, заблаговременно завести и создать устойчивые запасы угля, дров — такова

задача. Попрежнему большое значение имеет патристический почин машинистов Томской дороги Шолкина и Гулюка, которые своими силами и средствами отлично подготовили паровозы к зиме. Эту инициативу следует всячески поддерживать и всемерно распырять.

В станционном хозяйстве подготовка к зиме не может ограничиваться приведением в порядок служебных помещений, стрелочных будок, стрелок, сигнальных принадлежностей, инвентаря, — это само собой понятно. Командиры станций обязаны обеспечить образцовое состояние всего оборудования, всех устройств, которыми станционные работники будут пользоваться зимой. Они обязаны проверить, соответствует ли, например, профиль горки условиям работы в зимнее время, ограждена ли станция от метелей, заранее наметить план вывоза снега, предусмотреть, на какие пути в зимнее время следует при роспуске с горки давать легкие порожние вагоны и т. д.

Следует всячески ширить инициативу, проявленную коллективом станции Кизел, Пермской дороги, где рабочие и служащие своими силами ремонтируют и изготавливают зимний инструмент, материалы, снегодежду, экономят топливо, керосин и пр.

Исключительно серьезные задачи стоят перед путевцами. Транспорт может вступить в зиму с разгоном и успешно освоить новый график в том случае, если путевцы обеспечат надежное состояние пути, уберут предупреждения о сокращении скорости. Учитывая уроки прошлых зим, надо уже сейчас позаботиться о том, чтобы полностью обеспечить цитами все снегозаносимые участки, чтобы снегоочистители, снегоборочные машины — вся богатая техника, которой мы вооружены, была к осени приведена в полную готовность.

Не допустить замерзания в несправном виде ни одного километра пути, не оставить на зиму ни одного остродефектного рельса, ни одной парноопнувшей накладки, устранить всякие, даже малейшие, отступления в содержании пути по уровню и шаблону, отлично подготовить к зиме все механизмы, весь инструмент, до конца использовать местные ресурсы — вокруг этих задач должны путевцы развешивать соревнования в напряженные дни подготовки к зиме.

Четкая работа транспорта зимой во многом зависит и от того, как подготовятся к ней вагонники. Надо во-время и в достаточном количестве заготовить зимнюю смазку, своевременно перезакрепить буксы на зимний режим. Особенно важно оздоровить тормозное оборудование, состояние которого решает успех движения поездов. Серьезное внимание нужно обратить на создание всех необходимых условий для максимального увеличения объема безотцепочного ремонта вагонов.

Цекрасный почин сделали в прошлом году москвичи, организовав шефство промышленных предприятий над паровозами. Сейчас это шефство нужно всячески развивать. Вместе с тем надо помочь и промышленным предприятиям подготовить к зиме их подвижной состав, подвозные пути, ибо это тоже решает успех перевозок, бесперебойную погрузку и выгрузку.

Нельзя упускать из поля зрения и подготовку к зиме общежитий, бригадных домов отдыха, их надо как следует отремонтировать, обеспечить топливом, привести в культурный вид. Больше заботы об удовлетворении материально-бытовых нужд железнодорожников! Надо всемерно улучшить работу магазинов и столовых, во-время собрать и правильно использовать урожай подсобных хозяйств, расширить сеть пошивочных и починочных мастерских и т. д.

На транспорте стало традицией: праздник железнодорожников считать днем смотра всего сделанного в области подготовки к зиме и с этого дня форсированно вести оставшиеся предзимние работы.

Железнодорожники не вправе ни на минуту забывать о том, что их ждут трудности работы в зимних условиях. Работники транспорта обязаны сделать все выводы из уроков зим 1941—1945 гг. и в первую очередь основной вывод — не допускать зазнайства и самоуспокоенности. Главное в том, чтобы всюду умело, сочетать четкое выполнение текущих заданий по перевозкам с тщательной подготовкой хозяйства и кадров к зиме.

★

В Сталинский день железнодорожники работники транспорта, гордые тем, что народ зовет их родными братьями и боевыми помощниками Красной Армии, плечом от всего сердца поздравление героям-воинам с величественной победой над гитлеровской Германией. Советские железнодорожники в этот знаменательный день выражают чувства своей беспредельной преданности и любви творцу нашей победы, великому машинисту локомотива революции, который провел страну по труднейшим, крутым перевалам и обеспечил торжество нашего правого дела — Верховному Главнокомандующему Генералиссимусу советского Союза товарищу Сталину.

Сталин! Его великое имя живет в сердце каждого советского патриота, с ним связаны все заветные мысли, все думы, все чаяния советских людей. К нему, вождю и учителю, отцу и другу, вдохновителю и организатору побед, обращены взоры всего советского народа.

Великий Сталин провел нашу страну сквозь грозы и бури небывалых еще в истории битв. Он выковал могучую Красную Армию, покрывшую неуязвимой славою свои боевые знамена. Он спас нашу отечизну от угрозы порабощения гитлеровскими варварами, привел нас к победоносному завершению Отечественной войны. Под его мудрым водительством страна наша вышла из войны еще более окрепшей, ее военное и экономическое могущество поднято на небывалую высоту.

В Сталинский день железнодорожники вся многомиллионная армия работников транспорта приносит клятву родине, великому Сталину с удвоенной, утроенной энергией взяться за большевистское решение задач, диктуемых новой обстановкой — периодом мирного развития.

Вперед, к новым трудовым подвигам, товарищи железнодорожники! К новым победам во славу нашей любимой отчизны — великой железнодорожной державы!

В дорожном соревновании идут Вперед

За вторую декаду июля наша дорога улучшила работу. План погрузки выполнен на 102,8 и выгрузки — на 100,1 процента. Рабочий парк снижен на 2 тысячи вагонов, но еще превышает заданную норму. Возросло отправление и проследование поездов по графику, несколько улучшился оборот вагона.

Первые места по дороге заняли: **НАДЕЖДИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ.**

СТАНЦИИ СМЫЧКА, НАДЕЖДИНСКИЙ ЗАВОД И КУЗИНО.

ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ.

ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО ЕГОРШИНО И ТУРИНСК.

ГОРОБЛАГОДАТСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК.

КАМЫШЛОВСКАЯ И НАДЕЖДИНСКАЯ ДИСТАНЦИИ ПУТИ.

СВЕРДЛОВСКО-ПАССАЖИРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ.

ВОКЗАЛ СТ. Н-ТАГИЛ.

Отстают и заняли последние места по дороге: Свердловское отделение движения, станции Надеждинско-сортiroвочная, Шуваловская и Поклевская, Камышловское паровозное отделение, депо Камышлов и Кузино, Свердловско-пассажирский вагонный участок, Смышлянская и Алапаевская дистанции пути, Верхотурская дистанция связи и вокзал станции Поклевская.

Выполнили социалистическое обязательство

Коллектив Гороблагодатского вагонного участка досрочно, 20 июля выполнил 7-месячную программу по капитальному ремонту вагонов на 104 и по среднему — на 107 процентов.

Систематически перевыполняют задания кровельщик т. Старцев, плотник т. Деменев и слесарь т. Малиновский. По-стахановски работают поездные вагонные мастера тт. Торов и Щинов.

А. ОСИПОВ — начальник вагонного отдела.

Коллектив Егоршинского паровозного депо, где начальником тов. Пластинин, благодаря умелой организации работы заготовительных цехов и комплексных бригад, 20 июля закончил 7-месячную программу по ремонту паровозов. Оперативно работали зам. начальника депо по ремонту тов. Морозов и мастер тов. Доможиров.

В. ЯКУШЕВ — зам. начальника локомотивного отдела.

Досрочно закончила годовой план капитального и среднего ремонта устройств СЦБ и связи Камышловская дистанция связи, где начальником т. Трусев. Большой трудоемкий объем работ выполнила здесь колонна связи, возглавляемая старшим механиком т. Инькозым.

Средний ремонт устройств автоблокировки и капитальный ремонт СЦБ и связи досрочно выполнила Богдановичская дистанция (начальник тов. Хорьков).

Т. ГАГАРИНА — зам. начальника службы связи директор-подполковник связи.

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