

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 89 (2719)

Вторник, 31 июля 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Своевременно подготовить к зиме вагонное хозяйство

Своевременная и доброкачественная подготовка вагонного хозяйства — важнейшее условие бесперебойной работы вагонников в зимнее время. Нельзя забывать ошибок прошлых лет, особенно 1944 года, когда выполнение основных работ было оттянуто до поздней осени. Из-за плохого ремонта были случаи размораживания паровой отопительной системы, вследствие чего, почти не отапливались вагоно-сборочные цехи в депо Смычка, Егоршинское и вагоно-ремонтном пункте станции Гороблагодатская. Снижалась производительность труда, срывалось выполнение планов. Серьезно и своевременно в этом году готовиться к зиме коллектив вагонного депо Смычка (начальник тов. Костиков). Большое внимание уделено подготовке автотормозного и буксосмазочного хозяйства. При вагонном депо оборудована конспириточная, на автоконтрольном пункте устанавливается второй компрессор для опробования тормозов.

Своими силами в неурочное время вагонники очистили территорию депо, отремонтировали тракционные пути и выполнили много других работ. Готовясь к зиме, коллектив не ослабил и выполнения основных измерителей: июльская программа ремонта вагонов перевыполнена.

Хорошо готовятся к работе в зимних условиях работники вагоно-ремонтного пункта станции Гороблагодатская. Они установили и освоили стантовую сварочную машину для ремонта остро лимитирующихся в зимнее время запасных частей вагонов. Заканчивается подготовка буксосмазочного и автотормозного хозяйства. Вновь оборудован конспириточный цех.

Примеров инициативы и самоотверженного труда вагонников на дороге немало. Однако есть еще вагонные участки, которые неудовлетворительно решают задачи, поставленные приказом наркома № 621 и приказами начальника дороги.

На Егоршинском вагонном участке, возглавляемом т. Панченко,

подготовительные работы пущены на самотек. Ремонт здания вагонного депо, обустройство и оборудования не производится, не принимаются никаких мер для заготовки дров, материалов и запасных частей, не начата подготовка кадров, инструмента, спецодежды.

Время уходит, а тракционные пути не ремонтируются, территория депо находится в запущенном состоянии. А, главное, нет на участке настоящей воинской дисциплины. За две декады июля было допущено 5 случаев брака в работе: две отцепки по торению буек и три вадержки поездов.

Нетерпимое положение с подготовкой к зиме и на Надеждинском вагонном участке. Беспечность начальника участка Боровских и депо — Якушевича привела к тому, что в настоящее время только на 15 процентов выполнена ремонт крыши зданий, на 5 процентов ремонт окон, нет ни одного станка, готового к работе в зимних условиях. Основной пункт технического осмотра вагонов на станции Богословск, который в прошлом году явился тормозом в работе Надеждинского отделения, нынче снова отстает в подготовке к зиме.

Неблагополучно и с подготовкой автотормозного хозяйства на Тюменском вагонном участке. До сих пор здесь не отремонтированы компрессоры, не испытана воздушная магистраль.

Многое нужно сделать вагонникам и в подготовке кадров. Необходимо доукомплектовать пункты технического осмотра и резервы поездных вагонных мастеров, обучить и инструктировать молодых рабочих, вооружить их передовыми методами труда, способствующими ускорению оборота вагонов.

Первая послевоенная зима должна быть встречена вагонниками во всеоружии. Нужно помнить, чем лучше одорожен вагонный парк и все вагонные устройства, чем качественнее подготовлены кадры — тем успешнее будет выполняться план грузоперевозок в зимнее время.

ДНЕВНИК РАБОТЫ ДОРОГИ

За сутки 29 июля дорога выполнила план погрузки на 106 и выгрузки на 95 процентов. Отправлено по графику 83,9 и проследовало 61,1 проц. поездов.

Задания по погрузке и выгрузке перевыполнили отделения Кузинское и Егоршинское и по погрузке Камышловское, Тюменское, Н-Тагильское и Надеждинское.

Из клиентуры хорошо справились с погрузкой Полуночный и Благодатский рудники, завод им. Серова, УЗТМ и с выгрузкой — СУГРЭС, УЗТМ Кировградский металлургический завод.

Сорвали выгрузку СУМЗ, Н-Салдинский металлургический завод и мельницы №№ 1, 2, 3 и 6.

За 29 дней июля дорога погрузила сверх плана 2258 вагонов. Досрочно, к 29 июля завершили месячные планы погрузки отделения Н-Тагильское, Камышловское, Тюменское и Кузинское. С превышением плана на 88 вагонов идет Надеждинское отделение.

Отстают и допустили недогруз Свердловское отделение — 1920 и Егоршинское — 1878 вагонов.

Навстречу Всесоюзному сталинскому дню железнодорожника

Выполнили социалистические обязательства

—★—

Связисты сдержали слово

В соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, коллектив службы связи досрочно выполнил свои социалистические обязательства. 7-месячная программа среднего ремонта автоблокировки и устройств воздушной линии связи выполнена на 110 процентов. Капитальный ремонт устройств механической централизации закончен на два месяца ранее срока. В выполнении этих работ особо отличился коллектив Свердловской дистанции (начальник т. Глаголев), завоевавший переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Блестяще справились с ремонтом релейной централизации работники Верх-Нейвинской дистанции, руководимые тов. Петуховым. Годовой план выполнен на 140 процентов. Благодарность начальника дороги за досрочное выполнение капитального и среднего ремонта автоблокировки получил коллектив Камышловской дистанции.

В. МОСТОВОЙ — начальник службы директор - полковник связи.

10 вагонов запасных частей сверх плана

Коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих Свердловского паровозо-ремонтного завода НКПС с честью выполнил взятые на себя к Сталинскому дню железнодорожника социалистические обязательства.

Июльский план по изготовлению запасных частей для дорог Урала и Сибири выполнен досрочно, 27 июля. Отгружено сверх нормы 10 вагонов запасных частей. В досрочном выполнении плана особо проявили себя лучшие стахановцы: кузнецы тт. Карпусенко и Чухраенко, литейщики Родионов, Дубровцева, Горелов, токари Вершинин, Уранов и другие.

Г. БРАГИН — начальник завода директор-полковник тяги.

КНИГА ПОЧЕТА

СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

За доблесть и героизм в труде, инициативу по внедрению передовых методов и за удержание в течение 6 месяцев дорожно-го первенства в социалистическом соревновании по профессиям руководство дороги и Дорпрофсоюз заносят в Дорожную книгу почета:

КАМЕНСКОГО ПЕТРА ВАСИЛЬЕВИЧА — бригадира Туринской дистанции пути. Умело руководя бригадой, привлекая к ремонту пути домохозяек, членов семей железнодорожников, колхозников, т. Каменский систематически перевыполняет план оздоровления путевого хозяйства. Пути околотка содержатся в образцовом состоянии и имеют наивысшую оценку — ноль баллов.

СЮТКИНА ИВАНА АНДРЕЕВИЧА — билетного кассира Свердловского вокзала. Инвалид Отечественной войны, тов. Сюткин, возвратившись с фронта, первым на вокзале стал работать по методу Аладина и совмещает обязанности агента справочного бюро. За 6 месяцев Иван Андреевич обслужил аладинским методом более 2 тысяч пассажиров. Тов. Сюткин награжден значком «Ударнику сталинского призыва» и медалью «За отвагу».

БЕЛОНОГОВА ПЕТРА СПИРИДОНОВИЧА — токаря электродепо Свердловск-сортировочная. Выполняя сложные работы по ремонту электровозов, Петр Спиридонович систематически выполняет нормы от 400 до 650 процентов.

Тт. Каменскому, Сюткину и Белогонову выданы денежные премии и предоставлены льготы согласно положению о Дорожной книге почета.

Лучшие паровозы, цехи, углеподъемные краны

Центральное управление паровозного хозяйства НКПС рассмотрело итоги Всесоюзного социалистического соревнования паровозников, цехов под'емочного ремонта, комплексных бригад, пунктов водоснабжения и паровозных диспетчеров за июль.

В числе передовиков соревнования машинист депо Тюмень **Жебутинский**, локомотиву которого присвоено звание «Лучший паровоз»

по товарному парку. По пассажирскому парку звание «Лучший паровоз» присвоено локомотиву машиниста депо Свердловск-пассажирская тов. Просвирнина.

Звание «Лучший цех под'емки» присвоено цеху депо Свердловск-сортировочная (мастер т. Колчанов). Звание «Лучший углеподъемный кран» оставлено за краном № 54 машиниста угольного склада Свердловск-пассажирская т. Яковлева.

Помогли путецам

На станцию Березит ночью прибыл под выгрузку состав балласта в количестве 43 вагонов. Шел проливной дождь, и это серьезно затрудняло разгрузку состава.

Начальник станции т. Пронин и дежурный по станции т. Лямин решили помочь путецам. Тут же из движущихся, свободных от дежурств, была создана бригада. Весовщики тт. Гоголин и Гагарин, стрелочники тт. Пичугина, Нежданова, Пономарева, Дмитриева, Предеина и

техничка Бурчина дружно вышли на работу и по-стахановски работали на выгрузке. Простой вагонов был значительно сокращен. Состав разгружен во время и отправлен под погрузку.

Начальник Егоршинского отделения т. Зуйкин объявил бригаде и руководству станции благодарность.

И. ЕРМИЛОВ — диспетчер-графист Егоршинского отделения.

ЗАБЫТЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

На видном месте у входа в паровозное депо Купва вывешены обязательства коллектива к Всесоюзному дню железнодорожника. Есть и лозунги. Но вот в дедах не чувствуется борьбы за реализацию обязательств.

В сумрачном, изрядно запущенном цехе под'емочного ремонта стоят разобранные паровозы. Вокруг них копошатся слесари, но ни шума, ни грохота — неслыханных спутников горячей работы, не слышно. Мастер Смердов жалуется: — Ремонт затягивается из-за нехватки слесарей. Вместо двух комплексных бригад имеется лишь одна, да и в той недостает трех человек. Вот и тянем кое-как.

Но даже и для этого количества слесарей не хватает инструмента, особенно общего пользования. В инструментальной не найдешь ни молотка, ни пилы, ни ключа. Механическое оборудование нуж-

дается в срочном ремонте. Бездействует несколько неисправных домкратов «Беккер».

Из отремонтированных в цехе нескольких паровозов, работают только два. Паровоз № 24—37 почти готов к выпуску, дело стоит из-за «пустышек» — нет тяги сцепления. Перебор с запасными частями в депо — явление обычное.

В погоне за количеством выпущенных из под'емки паровозов здесь практикуют «раздевание» локомотивов, поставленных в ремонт. Чтобы выпустить паровоз 24—37 решили тягу сцепления для него снять с паровоза № 24—35.

— Как будете вы выпускать этот паровоз без тяги?

— Очень просто, — ответил мастер т. Смердов: — снимем тягу с какого-нибудь другого паровоза.

Паровозники брали на себя обязательства: привести паровозный парк в отличное состояние, из-

жить пережог топлива. Но и это остается пока словами. В депо есть паровозы с пережогом, часты случаи межпоездного ремонта. Прокат бандажей выше нормы и составляет 2,17 миллиметра.

Велики еще и пережоги топлива. За полугодие перерасходовано 1376 тонн угля. Не видно, чтобы машинисты стремились покрыть этот долг. Многие из них ежегодно пережигают от 5 до 10 тонн топлива.

Подготовка паровозов в цехе идет черепашими темпами.

Хорошие обязательства брал на себя коллектив депо Купва: ежемесячно перевыполнять план ремонта паровозов, с высокой скоростью водить поезда, сберегать топливо в зимний запас, образцово подготовиться к зиме. Но к стыду коллектива, эти обязательства так и остались парадным украшением.

А. ШАДРИН

Всесторонне готовить станции к зиме!

Станции Реж, Адуй и Талый ключ подготовились первыми

21 июля на станцию Реж выехала комиссия по проверке готовности ее к зиме. Детально осмотрев все объекты, комиссия нашла, что к зиме здесь готовились качественно, серьезно.

Под руководством дежурного по станции тов. Буркова капитально отремонтировано служебно-техническое здание. Силами работников станции приведены в образцовый порядок стрелочные посты: печи заново переложены, окна и двери исправлены, произведена побелка и покраска.

Заботливо готовили свое хозяйство к зиме старшие стрелочники тт. Клевакин, Суслова, Малыгина, и Ярцева. Отремонтированы и покрашены сигнальные принадлежности, стрелочные указатели, ручные сигналы, фонари и т. д. С избытком на всю зиму заготовлены и завезены дрова.

В неурочное время работники станции подняли на балласт два стрелочных перевода, активно участвовали в этой работе домохозяйки тт. Полещук, Сечугова и Клевакина.

Начальник станции тов. Самочернов уделит самое серьезное внимание подготовке кадров. Он даже сам лично подготовил одного дежурного по станции. Все работники уже сдали испытания по Правилам технической эксплуатации на «хорошо» и «отлично». В настоящее время штат полностью укомплектован и создан резерв.

Проверяя станции Адуй и Талый ключ, комиссия также признала полную готовность их к зиме.

Н. ВАСИЛЕВСКИЙ — старший инженер службы движения.

Своими силами

Проходившая на-днях комиссия по проверке показала полную готовность станции Корелино к зимней работе.

Коллектив станции во главе с начальником т. Казаковым все работы выполнил своими силами без затрат денежных средств. Все служебно-технические здания отремонтированы и покрашены внутри и снаружи, на стенах размешены портреты руководителей партии и правительства, плакаты, лозунги. Стрелочные будки побелены, стрелочные указатели покрашены. На зиму заготовлено 150 кубометров дров и 400 метел, что значительно превышает потребность. Подготовлен с запасом необходимый инвентарь.

Все работники станции сдали испытания по Правилам технической эксплуатации на «отлично» и «хорошо», причем старший стрелочник тов. Волохина выдержала испытания на дежурного по станции.

В подготовке к зиме особо отличились весовщик тов. Рогозин, стрелочники тт. Петрова и Волохина, дежурный по станции тов. Браев.

М. АРТЮШИН — начальник Н.-Тагильского отделения дирек. ор-полковник движения.



Прасковья Ильинична КИСЛИЦИНА — стрелочница-стахановка станции Надеждинск.

КРЕПИТЬ ДРУЖБУ С ПУТЕЙЦАМИ

Напряженно трудятся путейцы Надеждинской дистанции, стремясь в срок и высококачественно подготовить путевое хозяйство к зиме. Большую помощь в этом оказывают нам железнодорожники других служб.

Выполняя приказ начальника дороги № 140 работники станции Богословск, где начальником т. Турьшев произвели средний ремонт 650 погонных метров пути по классу № 2. На станции Туринские рудники железнодорожники во главе с начальником т. Павловским поставили три стрелочных перевода на щебень. Движенцы этих станций выполнили работы на 11,5 тысяч рублей. Особенно отличились на путевых работах составители тт. Якимов и Неверов, дежурные по станциям тт. Трегубенков и Смольников, стрелочники т. Стоянова и Беляева, весовщик т. Катаева.

Но вот командиры станций Лесная Волчанка, Подсобный, Ворон-

цовка, Полуденка и Покровск ничего не делают для оздоровления путевого хозяйства, а наоборот, сами создают запущенность станционных путей.

Станция Лесная Волчанка выстроена два года назад. Но уже за два года здесь завалили все пути шлаком и золой, многие шпалы почти наполовину выжжены. Начальник станции Загрибовский бюрократически рассуждает:

— Наше дело грузить и продвигать поезда, а путейцы пусть исправляют путь и очищают станцию от золы.

Надо решительно призвать к порядку таких командиров, срывающих выполнение приказа № 140-Н, запускающих содержание станционных путей.

В. БОРОЗДИН — зам. начальника Надеждинской дистанции инженер-лейтенант пути и строительства.

Нужды станции Сан-Дonato

В системе Н.-Тагильского узла станция Сан-Дonato занимает важное место. Через нее проходит грузопоток с Надеждинского отделения на Восток по Алапаевскому ходу и грузы с Кузбасса на Надеждинск и Чусовскую.

Сан-Дonato перерабатывает до 60 проц. порожняка, следующего из Н.-Тагила на Надеждинское отделение под погрузку угля. До 35 проц. поездов с узла на Гороблагодатскую отправляется через эту станцию. Кроме того, здесь производится значительная погрузка цветной руды.

Однако за последнее время Сан-Дonato стала барьером продвижения поездов по графику. Поезда на Алапаевск, как правило, отправляются с опозданием, потому что на станции нет маневрового паровоза для отцепки больных вагонов, перекидки их при несовпадении буферных центров и т. д. Операции

эти производятся поездными паровозами, что приводит к срыву поездов из графика. Между тем неисправные вагоны прибывают сюда почти с каждым поездом, особенно в передачах с Вагонзавода.

Почти все поезда, прибывающие с Алапаевского хода, задерживаются на подходе к Сан-Дonato, т. е. узловые диспетчеры, особенно тов. Москалев, не обеспечивают своевременной уборки составов на Гороблагодатскую и Алапаевск. Только за первую декаду июля на подходе был задержан 21 поезд на 45 часов.

Дежурный по станции, при наличии нескольких подходов и приемыканий, не имеет возможности лично на путях проверить и ускорить отправление того или иного поезда. Начальник же станции едва успевает проверить готовность маршрутов для пропуска пассажирских поездов.

Подтянуть распутившегося клиента

Простой вагонов на подъездных путях Средне-Уральского медеплавильного завода в июне был завышен на 5,6 часа, а в июле более, чем вдвое.

Ежедневно на 18 часов под погрузкой и выгрузкой остаются вагоны с полным сроком. Маршрут № 1032 с цветной рудой в количестве 40 вагонов был подан под выгрузку в 3 часа дня 14 июля. На 12 часов 15 июля он все еще находился на подъездных путях завода. Поданная почти одновременно с этим маршрутом кольцовка с углем — на 15 июля также не была разгружена.

Подача вагонов к фронтам погрузки и выгрузки и уборка их не обеспечивается имеющимся паровозным парком. Большинство паровозов не исправны и требуют ремонта.

Директор завода тов. Дубровин и начальник транспортного цеха т. Щеголь не ведут борьбы за сокращение простоя вагонов. Штат грузчиков не укомплектован. Ремонт путей не производится. Несмотря на постановление Государственного Комитета Обороны, до сих пор не закончено устройство приемных ям для выгрузки угля.

По договору, заключенному между дорогой и заводом подача вагонов должна производиться по графику, разработанному начальником станции Ревда совместно с руководством завода.

График этот был составлен без учета требований ускорения оборота вагонов. Начальник Свердловского отделения тов. Попов не утвердил его, но и не потребовал немедленного пересоставления.

В результате станция учитывает вагоны по времени фактической подачи, а завод — по графику.

Пора положить конец этой путанице в учете простоя вагонов. **Г. РАДАВСКИЙ** — начальник отдела подъездных путей инженер-капитан движения.

Встреча с Героем Советского Союза

На-днях в паровозном депо Свердловск-пассажирская состоялась встреча молодежи и кадровых рабочих с Героем Советского Союза тов. Гора. На встречу собралось более 100 человек.

В своей беседе т. Гора рассказал железнодорожникам, как он защищал Родину. При форсировании Днепра он с тремя бойцами в течение суток удерживал плацдарм на правом берегу реки и, будучи дважды ранен, не покинул рубеж.

В свою очередь, стахановцы депо — бригадир фронтальной бригады т. Тороньгин и другие, рассказали Герою Советского Союза о том, как они обеспечивали задания фронта, как готовятся к Сталинскому дню железнодорожника. Тут же т. Гора спросил слесарей Шемякина, Злобина, Кантышева — почему они плохо работают, не выполняют производственных заданий? После беседы был организован товарищеский ужин.

Встреча произвела большое впечатление на рабочих. Слесарь-экипажник т. Пермяков после беседы стал на сталинскую вахту и выполнил за смену четыре нормы, обеспечив выпуск паровоза из ремонта на 10 часов раньше срока.

Резко улучшили работу ранее отстававшие слесари, задатысь справедливыми упрёками героя. В первую же смену они намного быстрее подняли на домкраты тендер паровоза № 3081.

А. ГОМОН — зам. начальника депо инженер-майор тяги.

Культурный вокзал

Возвращаясь из Красной Армии в родной Ново-Лялинский район, с волнением подвезжал я к станции Лобва, с которой несколько лет назад отправился на фронт.

Я не узнал станции. Выйдя из вагона, я увидел заново построенный перрон до самого переезда, красиво и художественно оформленное здание вокзала. На первом плане большая скульптурная фигура нашего родного Сталина с юными пионерами, на клумбах яркие цветы. Вокзал украшен плакатами, лозунгами. Образцовая чистота и порядок в помещении вокзала.

Мы воевали на фронте, не жалея своей крови и жизни для отечества. Здесь, в глубоком тылу, люди тоже не сидели даром, а трудились, не покладая рук.

ПРОЗОРОВ — инвалид Отечественной войны.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Не созданы надлежащие условия железнодорожникам, проживающим в домах по улице Молокова на станции Камышлов. В колхозах идет строительство электростанций, а жилищно-ремонтная контора и начальник паровозного отделения тов. Плушев никак не соберутся осветить наши дома. Колодец требует ремонта. Уборные во всех домах заколочены. Никто не проявляет заботы о том, чтобы к зиме благоустроить железнодорожные дома.

ЖИЛЕЦ.

И. в. ответственного редактора **Г. С. ЮРИН.**