

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 97 (2727)

Четверг, 16 августа 1945 г.

Год издания 12-й

Цена 15 коп.

Энергичнее готовить к зиме экипировочное хозяйство

В зимних условиях паровозы значительно больше потребляют топлива, воды, смазки и других материалов. Кроме того, морозы и метели создают дополнительные трудности в экипировке паровозов. Вот почему экипировочное хозяйство нужно готовить к зиме особо тщательно и своевременно.

Известно, к каким плачевным результатам приводит беспечность в этом деле. В начале прошлой зимы на складах топлива Свердловского, Надеждинского и Тюменского отделений при первом же похолодании вышли из строя углеподъемные краны. Паровозы часами простаивали в ожидании подачи угля, что привело к дезорганизации поездной работы на важнейших направлениях.

Эти уроки обязывают руководителей отделений паровозного хозяйства, складов топлива в нынешнем году в срок и доброкачественно подготовить все хозяйство: склады топлива, механизмы и устройства для подачи угля и пескоснабжения, для хранения и выдачи смазочных материалов.

Между тем, как и в прошлом году, на большинстве отделений подготовка экипировочных устройств пущена на самотек. До сих пор еще на дороге не отремонтировано около половины углеподъемных кранов. Особенно неблагополучно положение на Надеждинском отделении. Начальник паровозного отделения т. Усатых устранился от этого дела, а начальник паровозного депо т. Волков считает краны обузой и не обращает внимания на их своевременную подготовку. Краны ремонтируются небрежно, подолгу простаивают в ремонте, а затем часто сразу же выходят из строя.

В аварийном состоянии содержатся краны на Тюменском отделении. Вместо того, чтобы принять меры к оздоровлению этих важных механизмов, начальник депо т. Перминов шлет в паровозную службу отчетливо-рачительские сводки о том, что краны, якобы, прошли капитальный ремонт.

Недопустимо медленно идет ремонт и других обустройств. По астакадам, например, работы выполнены всего лишь на 16 процентов. Кагаты на

складе Свердловск-сортiroвочная представляют из себя груды развалин. Не видно каких-либо сдвигов и в ремонте поворотных кругов.

На самотек поставлены на большинстве отделений завоз зимних запасов угля и заготовка дров. Многие склады дороги не имеют даже декадного запаса угля. Не принимают никаких мер для своевременной заготовки и завоза дров руководители паровозных отделений Свердловского, Надеждинского и Камышловского. Не создаются зимние запасы песка в решающих депо дороги Свердловск-пассажирская и Свердловск-сортiroвочная. В целом по дороге песка завезено всего лишь 42 процента к потребности.

Большинство складов топлива не укомплектовано кадрами. Уже сейчас из-за этого происходят задержки с выгрузкой угля и подачей топлива на паровозы. Между тем, курсы машинистов-крановщиков все еще не приступили к работе. Ничего не делается для организованного набора рабочей силы.

Лучше других готовится к зиме Н-Тагильское паровозное отделение (начальник т. Покидько). На Кушвинском складе закончен ремонт настила кагатов. Подходит к концу подготовка кранов на Н-Тагильском складе. Передовой машинист т. Малиновский, в совершенстве овладев черепановским методом подачи угля, передает свой опыт молодым машинистам. Но этот опыт тагильчан не подхвачен другими коллективами.

Затягивать подготовку экипировочного хозяйства нельзя. Нужно в кратчайший срок закончить ремонт углеподъемных кранов, астакад, кагатов, устройств для хранения и выдачи смазки, усилить завоз песка, полностью укомплектовать склады топлива хорошо подготовленными кадрами. Партийные и профсоюзные организации должны взять под повседневный контроль экипировочное хозяйство, организовать боевое соревнование работников топливного хозяйства и водоснабжения за досрочную подготовку к зиме.

Работники экипировочного хозяйства первыми примут на себя трудности уральской зимы, и они должны встретить ее во всеоружии.

ДНЕВНИК РАБОТЫ ДОРОГИ

За сутки 14 августа дорога выполнила план погрузки на 100,1 и выгрузки — на 99 проц. График движения поездов выполнен по отправлению на 76,2 и по проследованию только на 49,9 процента.

Хорошо справились с погрузкой Свердловское, Н-Тагильское и Надеждинское отделения и с выгрузкой Н-Тагильское и Кузинское.

Из числа клиентов хорошо погрузили Богословские и Егоршинские копи, завод им. Серова и Балнинское рудоуправление. Сорвали выгрузку ВИЗ, Н-Салдинский завод, СУМЗ и мельзаводы №№ 1 и 2.

За последние дни резко ухудшилось качество погрузки, особенно по Н-Тагильскому и Свердловскому отделениям. Систематически не выполняются задания по погрузке металла, железной и цветной руды, флюсов и огнеупоров.

Безоговорочная капитуляция Японии

14 августа Правительство Соединенных Штатов получило через швейцарское Правительство следующее сообщение от японского правительства:

По вопросу о воте японского правительства от 10 августа относительно принятия условий Потсдамской Декларации и ответы Правительства Соединенных Штатов, Великобритании, Советского Союза и Китая, посланного государственным секретарем Америки Бернсом и датиро-

ванного 11 августа, японское правительство имеет честь сообщить Правительствам четырех держав следующее:

1. „Его Величество Император издал Императорский рескрипт о принятии Японией условий Потсдамской Декларации.

2. Его Величество Император готов санкционировать и обеспечить подписание его Правительством и Императорской Генеральной штаб-квартирой необходимых условий для выполнения положений Потсдамской Дек-

ларации. Его величество также готов дать от себя приказы всем военным, военно-морским и авиационным властям Японии и всем находящимся в их подчинении вооруженным силам, где бы они не находились, прекратить боевые действия и сдать оружие, а также дать такие другие приказы, которые может потребовать Верховный Командующий Союзных Вооруженных сил в целях осуществления вышеуказанных условий.“

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 15 августа

В течение 15 августа на Дальнем Востоке советские войска продолжали наступление, встречая попрежнему сопротивление японцев.

Войска 1-го Дальневосточного фронта, преодолевая сопротивление противника в трудных условиях горно-лесистой местности, продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов и севро-востоку от города МУДАНЦЗЯН.

Войска 2-го Дальневосточного фронта, продолжая наступление по обоим берегам реки СУНГАРИ, во взаимодействии с Амурской речной флотилией, с боем овладели городами ХАОЛИЧЖЭНЬ, ЛЯНЦЗЯНКОУ (5 километров севернее города ЦЗЯМУСЫ), СИНЬЧУЦЖЭНЬ и БАОЦИН.

Войска ЗАБАЙКАЛЬСКОГО фронта с боем заняли города ХУАДЭ, КАН-

БАО, ЧЖАНБАЙ и ДОЛОННОР. Одновременно войска фронта продолжали наступление к востоку от горного хребта Большой Хинган и продвинулись вперед на 20—30 километров.

Наша авиация наносила удары по войскам противника на поле боя и железнодорожным узлам в Маньчжурии.

СОБИНФОРМБЮРО.

Социалистическое соревнование в честь Победы!



Федор Александрович РАЗДОБРЕЕВ — передовой диспетчер Надеждинского отделения.

ВКЛАД КУШВИНСКИХ СВЯЗИСТОВ

Работники Кушвинской дистанции сигнализации и связи проделали большую работу по подготовке обустройств к зиме. Недавно закончено оборудование грузонапряженного перерона по новой схеме центрального научно-исследовательского института НКПС. В парке формирования станции Гороблагодатская установлены часы для составительских бригад. Стрелочные посты на станции Кушва переведены с местной батареи на центральную, установлена прямая связь дежурного по станции с будкой осмотра и кондукторским резервом.

Все эти работы произведены сверх плана, за счет мобилизации внутренних ресурсов. Ряд работ, в

том числе монтаж релейных шкафов, произведен связистами в неурочное время. В оборудовании перерона новой системой особенно отличились старшие электромеханики тт. Петраков П. И., Обоскалов П. П., электромеханик т. Особин С. А., монтеры тт. Хойдукова, Чистикова и другие. Общая сумма стоимости работ, выполненных сверх основного плана, составляет 49 тысяч рублей. В результате досрочного выполнения задания и мобилизации внутренних ресурсов дистанция дала 20 тысяч рублей экономии государственных средств.

А. АГАФОНОВ — старший электромеханик, инженер-лейтенант связи.

Лицевой счет машиниста

В лицевой счет мастеров отопления записаны следующие машинисты, добившиеся в поле высокой экономии топлива:

ДЕПО ТЮМЕНЬ:

Желутинский М. А.	48 тонн
Ксвизин Н. М.	38 тонн
Няжнев К. П.	28 тонн
Агафонов Г. Г.	26 тонн
Охорзин И. П.	24 тонны.

ДЕПО СВЕРДЛОВСКО-ПАСАЖИРСКАЯ:

Зыков Н. В.	25 тонн
Манжа М. И.	25 тонн
Черных Б. И.	23 тонны
Легинев М. В.	21 тонна
Кузовлев Г. А.	21 тонна
Котов А. М.	20 тонн

ДЕПО Н-ТАГИЛ:

Закусин Л. М.	30 тонн
Свсаяников К. И.	22 тонны

ДЕПО СВЕРДЛОВСКО-СОРТИРОВОЧНАЯ:

Печеркин В. А.	25 тонн
Быковцов А. Б.	22 тонны

ДЕПО КАМЫШЛОВ:

Овчинников С. А.	22 тонны
------------------	----------

Товарищи паровозники, боритесь за высокую экономию топлива! Создавайте запасы угля на зиму!

Безотцепочный ремонт вагонов

Передовая смена пункта технического осмотра вагонов станции Дружинино т. Симонова, отремонтировала в июле без отцепки от поездов 18 вагонов и сменила в поездах 8 колесных пар.

В свободное от дежурств время осмотрщики помогают подсобному хозяйству, скопили для него 9 гектаров сенокоса. По-стахановски работают осмотрщики тт. Блиновских, Назаров, Барабанов и Мотоусов.

ИЗМАЙЛОВ — член месткома.

Проверяем выполнение поезда № 621/Ц

На проверке—склад топлива Свердловск-сортировочная

При входе на территорию склада топлива Свердловск-сортировочная, прежде всего, бросается в глаза исключительная захламленность путей и кагатов. Незащитабелированный уголь свален где попало, всюду разбросаны обломки сгнивших настилов, а в кагатах вместо угля в беспорядке навален лесоматериал — бревна и т. д.

Издали чернеет законсервированная эстакада. За все время войны она бездействовала, только мешалась, как говорят рабочие склада. И вот, наконец, отдан приказ о ее сносе.

СКЛАД ИЛИ ПРОХОДНОЙ ДВОР?

Территория склада не огорожена. Здесь свободно разгуливают посторонние люди, пассажиры с поездов. Уголь, дрова и строительный материал никто не охраняет. Как-то начальник склада т. Пашков обратился к начальнику паровозного отделения т. Сугак за помощью в устройстве ограды. Сугак дал мудрый совет:

—Найди где-нибудь проволоку и огородись...

На этом дело и кончилось. Склад попрежнему остается проходным двором. Изредка зам. начальника паровозного отделения по топливу т. Кобринский напоминает Пашкову:

—Смотри, как бы тебе отвечать за это не пришлось!

РАЗВАЛИВШИЕСЯ КАГАТЫ, НЕИСПРАВНЫЕ ПУТИ

Более 60 процентов обустройства и путей склада находится в исключительно запущенном состоянии. На одном из основных экипировочных путей недавно была прокладка рельсов до 25 сантиметров. Путь этот и до сих пор еще полностью не отремонтирован. Откосы кагатов по обе стороны на протяжении 250—300 метров совершенно разрушены. Уголь выгружается прямо на землю и часто вместе с землей и песком подается на паровозы.

В другом месте, на протяжении 5—8 метров в кагате нет пола, а откосы вертикально осыпались и торчат лишь концы голых шпал. При подаче маршрутов угля под выгрузку им угрожает опасность от обвала. Здесь нужно не только

сделать настил бортов кагатов, но и произвести подбивку щебня и балласта.

Второй эксплуатационный путь залит почвенной водой, разрушающей земляное полотно и верхнее строение пути. Уголь лежит прямо в воде. Водосточных канав нигде не видно. Единственная небольшая канавка заполнена угольной пылью и всевозможными отбросами.

ГОРЕ-СТРОИТЕЛИ

По договору с паровозной службой Дорстрой обязался к 15 августа капитально отремонтировать кагатную площадь.

—Ну, и как, подвигается дело? спрашиваем мы т. Пашкова.

—Начало положили, — иронически отвечает он. — Никак метров 300 уже сделали. Года через три отремонтируют.

Таким безответственным отношением к выполнению договора строители срывают подготовку к зиме одного из решающих складов топлива дороги. В этом им посильную помощь оказал и начальник депо т. Перекальский. Трое суток он не разрешал выдачу паровоза для подачи на склад трех платформ с строительным лесом, и строители вместо основной работы были заняты второстепенным делом.

В ПОИСКАХ РАБОЧИХ

На складе ощущается острая нужда в рабочей силе. На подаче угля и выгрузке работает только 12 проц. предусмотренных штатом рабочих. Уже сейчас, летом, создаются задержки паровозов под экипировкой и растет простой вагонов под выгрузкой.

—Каждый день бегаешь то туда, то сюда в поисках рабочих, — говорит т. Пашков. Одно время помогла исправительно-трудовая колония, но вот уже давно и от них нет ни одного человека.

Руководителям паровозного отделения все это прекрасно известно. Но они не только не укомплектовывают кадры склада, но и не способствуют закреплению имеющихся рабочих. Людям, прибывшим с западных дорог, не созданы надлежащие бытовые условия. Вопреки указаниям наркома, они не обеспечены летней спецодеждой и работают в ватных брюках и телогрейках. В

общезитии — большая скученность, в столовой — однообразные безвкусные обеды.

О ДРОВАХ И УГЛЕ

Распространяться на эту тему не приходится. О дровах и угле можно говорить только в будущем времени, а пока их на складе нет. Даже для заправки паровозов дрова выдаются в размере 20 % к потребности. Угля на складе — часовой запас. Часты случаи, когда паровозы часами простаивают в ожидании доставки на склад топлива.

ОТРАДНОЕ ЯВЛЕНИЕ

Иное впечатление производит пункт экипировки, пескосушилка и раздаточная смазки. Здесь парит порядок и чистота. Стрелочные переводы и тракционные пути очищены, нигде ни щепки, ни камешка, ни даже окурка. Начальника экипировочных устройств т. Горюшко мы застали за покраской динамомашины.

—Решил пораньше подготовиться к зиме, — говорит он.

Трудится он не безуспешно. Вместе со своим небольшим коллективом он уже привел в порядок пескосушилку, стрелочные будки, закончил монтаж гуминовой вытяжки.

—Думаю поставить котел, — рассказывает т. Горюшко. — Это позволит зимой подогревать смазку. Сделаю установку для приготовления эмульсии, которая позволит наполовину экономить смазку.



Зима приближается. Состояние склада топлива Свердловск-сортировочная и ход подготовки его к зиме внушают тревогу. Нельзя допустить, чтобы решающий склад топлива дороги стал тормозом экипировки локомотивов и барьером продвижения поездов с наступлением зимы. Паровозной службе нужно принять срочные меры для того, чтобы покончить с запущенностью этого важнейшего участка и добиться, чтобы склад был своевременно и доброкачественно подготовлен к зиме.

Е. ЕФИМЕНКО — инженер паровозной службы.

Е. ДОЛИНОВА — корреспондент газеты «Путевка».

Почетный железнодорожник

На товарных поездах, следующих из Кушвы в Гороблагодатскую и Верхнюю, часто можно видеть сутуловатую подвижную фигуру Дмитрия Александровича Кузовенкова — главного кондуктора Кушвинского резерва.

Четверть века отдал этот скромный трудящийся родному железнодорожному транспорту. В 1913 году начал он свой трудовой путь ремонтным рабочим на Горнозаводской железной дороге, затем работал стрелочником, сцепщиком, составителем, везде проявляя трудолюбие и смекалку. С 1930 года т. Кузовенков — главный кондуктор Кушвинского резерва. В дни Великой Отечественной войны, несмотря на преклонный возраст, Дмитрий Александрович

морозы и метели сопровождал воинские эшелоны и поезда с оборонными грузами.

Добросовестная работа кондуктора-патриота не раз отмечалась руководством Н. Тагильского отделения и Управлением дороги. А нынешней весной Народный комиссар путей сообщения наградил т. Кузовенкова за многолетнюю безупречную службу знаком «Почетному железнодорожнику».

Награда вдохновила старого железнодорожника на новые трудовые подвиги. С высокой скоростью, строго по графику водит поезда почетный железнодорожник Дмитрий Александрович Кузовенков.

А. ШАДРИН.

Патриоты транспорта

12 лет работает на железнодорожном транспорте составитель поездов станции Кузино Григорий Нефедович Щербаков. За это время он получил 19 благодарностей, 12 денежных премий и за годы Великой Отечественной войны дважды награжден значком «Ударнику сталинского призыва». В 1943 году служба движения присвоила т. Щербакову звание мастера формирования поездов 2-го класса.

Григорий Нефедович систематически выполняет задания от 140 до 185 процентов, всемерно ускоряет оборот вагонов путем групповой прицепки к проходящим неполновесным поездам и путем формирования и отправления тяжеловесных поездов. Свой опыт т. Щербаков передает молодым составителям.

7 благодарностей и 6 денежных премий получила за 7 лет добросовестной стахановской работы на транспорте главный кондуктор Кузнецкого резерва Анна Викторовна Снегирева. В 1943 году начальник дороги наградила ее значком «Удар-

нику сталинского призыва», а в 1945 году Нарком путей сообщения генерал-лейтенант тов. Ковалев наградила ее знаком «Почетному железнодорожнику».

Тов. Снегирева заслужила эти награды. Путем правильной организации работы она сокращает стоянки сборных поездов на станциях от 20 до 30 минут против установленного времени. Тов. Снегирева имеет двух малолетних детей. Однако в трудные моменты, в связи с недостатком кондукторских бригад, по своей инициативе она отправляется в поездах с оборота, т. е. без отдыха, а иногда едет за кочегара на паровозе, чтобы не задерживать продвижение поезда.

ЮШМАНОВ — начальник отдела приема и увольнения Кузнецкого отделения, техни. лейтенант административной службы.

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

Отличный путь

Хорошо готовят путь к зиме работники Камышловской дистанции пути, где начальником тов. Струпуль. Из 202 километров пути, по которым прошел вагон-путеизмеритель, 195 признаны отличными и 7 хорошими. Среднее состояние пути по дистанции — 2 балла.

Коллектив 8 околотка под руководством дорожного мастера т. Зарятина качественным текущим ремонтом обеспечил на своем участке балл. В отличном состоянии содержат пути коллектив 7 околотка (дорожный мастер т. Шепелев). Здесь уже закончен планово-предупредительный ремонт.

Замечательно работает ремонтный рабочий 6 околотка тов. Демин. На суфляже он вырабатывает до 150 процентов к норме. Путьобходчик 12 околотка тов. Пунышев, применяя метод Казанцева, привел свой участок в образцовое состояние.

Н. ШИРКОВСКИЙ — секретарь узлового парткома.

Надеждинские путейцы сдержали слово

Достоинством производственным подарком встретил 10-летие Сталинского дня железнодорожника коллектив рабочих и командиров Надеждинской дистанции пути. Годовой план планово-предупредительного ремонта пути завершен досрочно. Полностью отремонтированы все предусмотренные планом пути станций и на протяжении.

Первыми на дистанции закончили ремонт дорожные мастера т. Стройкин, оценка состояния пути на его околотке составляет 6,5 балла и т. Порошин. Бригады пути тт. Осипцев, Касьяков, Середников добились на своих отделениях высшей оценки — нуля балла. На их отделениях нет неисправных шпал и рельс, путь укреплен от угона.

Самоотверженно трудились ремонтные рабочие тт. Казаков, Гавриленко, Белоусова, Башлыкова, Постна, Заярна, Двойнишников, Бабин, Николаев, Мельничук, вы-

рабатывая от 135 до 170 проц. к норме при высоком качестве работ. На разгрузке балласта и эжектном шпал отличились подростки Хоменко и Путилин.

Большую помощь оказали нам движеньцы путем массовых выходов на ремонт пути. Железнодорожники станций Богословск (нач. т. Туршнев) и Туринские рудники (нач. т. Павловский) произвели средний ремонт одного километра пути по классу № 2 и поставили 5 стрелочных переводов на щебень.

Сейчас путейцы с новыми силами взялись за работу, чтобы годовым план завершить досрочно по всем видам ремонта и образцово подготовить путь к осенне-зимним перевозкам.

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

СВЕРДЛОВСКИЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ТЕХНИКУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Производит прием учащихся на отделения:

ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗ, СИГНАЛИЗАЦИЯ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ И БЛОКИРОВКА, ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ЭЛЕКТРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО — управление электровозами и их ремонт.

Срок обучения в техникуме 4 года.

В техникум принимаются лица от 14 до 30 лет, имеющие образование в объеме 7 классов средней школы. Отлично окончившие в 1944 и в 1945 гг. 7 классов средней школы принимаются без экзаменов. Все остальные подвергаются испытаниям по Конституции СССР, русскому языку и математике.

Окончившие 10 классов принимаются на третий курс без экзаменов. Окончившие 9 классов зачисляются на 2 курс после сдачи экзаменов.

Заявления принимаются по 10 сентября и подаются на имя начальника техникума с приложением свидетельств об образовании и о рождении (в подлинниках), автобиографии, 3-х фотокарточек и справок о состоянии здоровья и об отношении к воинской обязанности (для военнообязанных).

Примемные экзамены и зачисление в техникум производится по мере поступления заявлений. Учащимся предоставляется отсрочка от призыва в РККА. Успевающие получают стипендии от 125 до 200 рублей. Снабжение — по нормам рабочих промышленности и транспорта. Учащиеся получают бесплатный проезд по железным дорогам и со второго курса — форменное обмундирование. Иногородние обеспечиваются общежитием.

Начало занятий в техникуме с 1 октября.

Заявления с документами направлять по адресу: Свердловск, 27, ул. Быкова, 34-а (вблизи Управления дороги).

Телефон Д1-80-00, добавочный — 6-53.