

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дирпрофсоюза Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 98 (2728)

Суббота, 18 августа 1945 г.

Год издания 12-й
Число 15 нов.

Поднять работу с местным грузом

Промышленные предприятия, электростанции, шахты и рудники Урала готовятся к зиме. В остающийся непродолжительный срок им надлежит завершить намеченные по плану строительные работы по наращиванию производственных мощностей, ремонту устройств и оборудования, создать устойчивые запасы топлива и сырья на зиму. В этот период на нашей дороге особое значение приобретает четкая, организованная работа с местным грузом. Нужно быстрее доставлять предприятиям различные грузы, подавать их на фронта выгрузки и обеспечивать своевременную разгрузку вагонов. Необходимо всесторонне удовлетворять нужды промышленности. Мало толку, если металлургическому заводу в избытке доставляется уголь, но он не получает достаточно руды и флюсов, или ст. неупоров для ремонта доменных печей. При недостатке того или иного вида сырья он не сможет увеличить выпуск металла и хорошо подготовиться к зиме.

Между тем эта важнейшая работа на нашей дороге продолжает отставать. При избытке местного груза в 2 тысячи вагонов план выгрузки за 15 дней августа выполнен всего лишь на 88 процентов. Груза много, но вся беда в том, что он медленно подводится к станциям и фронтам выгрузки.

На Свердловском отделении скопилось сотни вагонов груза для Н-Тагильского узла. Станция Свердловск-сортировочная буквально забита разборками, ее рабочий парк в полтора раза выше установленной нормы. И в то же время отделение не передает Тагилу ежедневно более половины местного груза, предусмотренного планом. То Свердловск-сортировочная не справляется с формированием составов, то составы стоят из-за отсутствия электровозов, которые сама же Сортировочная задерживает на подходах.

Нет должной организованности и в развозе местного груза, особенно на Свердловском отделении. Здесь скопилось более 600 вагонов избытка местного груза, и в то же время задания по его развозу выполняются на 75—80 процентов. В отделении укоренилась вредная недооценка оборных поездов. За 15 августа

было сорвано отправление 4, а за 16 августа даже 8 сборных поездов.

Следствием срыва заданий по передаче и развозу местного груза и является отставание выгрузки. За 15 дней августа на Свердловском отделении не разгружено против плана более 2 тысяч, а на Тагильском свыше 3 тысяч вагонов. В результате этого растет рабочий парк, увеличивается непроизводительный простой, замедляется оборот вагона.

Вместе с тем в систематических срывах выгрузки повинна и клиентура, к которой командиры грузовой службы и отделений не предъявляют должной требовательности. Ночная выгрузка на многих предприятиях не производится, бригады грузчиков не укомплектованы, тормозит работу заваленность фронтов. По этим причинам на предприятиях ежедневно остается до 500 не разгруженных вагонов с полным сроком, причем более половины этого остатка падает на Свердловское отделение.

За полмесяца только 15 предприятий-клиентов сорвали выгрузку 4520 вагонов. К числу их относятся мельзаводы №№ 1, 2 и 3, металлургические заводы Н-Салдинский, Кушвинский, Алапаевский, им. Серова, Средне-Уральский медеплавильный, Н-Тагильский огнеупорный и другие. Простой вагонов здесь завышен в три-четыре раза. Командирам грузовой службы следует разобраться в обстановке на этих предприятиях, заставить их безоговорочно выполнить договора, заключенные с дорогой.

За последнее время дорога неплохо справляется с планом погрузки. Чтобы закрепить этот успех, нужно поднять работу с местным грузом и добиться безусловного выполнения плана выгрузки каждым отделением и станцией. Движенцам и грузовым работникам нужно шире внедрять единый технологический процесс работы станций с клиентурой, опыт почасового планирования грузовой работы по методу т. Патрикеева и равномерного подвода грузов предприятиям по методу диспетчера Остапешевского и другие. Четкая ритмичная работа с местным грузом — важнейшее условие подготовки к зиме нашей дороги и промышленных предприятий.

ДНЕВНИК РАБОТЫ ДОРОГИ

За сутки 16 августа дорога выполнила план погрузки на 102,5 и выгрузки на 90,7 процента. График движения поездов выполнен по отправлению на 83 и проследованию на 54,9 процента. Дорога хорошо справилась с погрузкой черного металла, металлического лома, дров, торфа, кокса и балласта.

Перевыполнили задания по погрузке отделения Свердловское, Камышловское, Тюменское, Н-Тагильское и Егоршинское, а по выгрузке — одно лишь Камышловское.

Из клиентуры хорошо работали по погрузке НТМЗ, заводы Кушвинский и им. Куйбышева и по выгрузке УЗТМ.

Выгрузка на дороге по-прежнему отстает. За сутки остаток на станциях выгрузки возрос до 1718 вагонов, в том числе на фронтах осталось с полным сроком 412 вагонов. Сорвали выгрузку мельзавода № 1, 2, 3 и Надеждинское паровозное отделение, не обеспечившее выгрузку 13 вагонов пекла.

Соревнование в честь Победы!

Успех камышловских вагонников

В первой декаде августа коллектив Камышловского вагоноремонтного пункта успешно справился с выполнением заданий по капитальному, среднему и годовому ремонту вагонов. Первое место занял коллектив цеха капитального и среднего ремонта, руководимый мастером т. Боровских. Производственная программа выполнена на 141 процент. Кровельщик т. Захаров и плотник т. Коркин вырабатывают до полутора норм за смену.

На 148 процентов выполнил производственную программу коллектив колесного цеха (мастер т. Шипцын). Замечательно работает слесарь т. Куприянов, сменное задание он перевыполняет более, чем в два раза.

Высокой производительности труда, до 120 проц. к норме добились работники пункта технического осмотра вагонов (начальник т. Бронских). Особенно хорошо работают старшие осмотрички тт. Калугин и Бронских М. Поезда они готовят быстро и качественно, по их вине не было ни одной задержки.

Н. ШИРОКОВСКИЙ — секретарь узлового парткома.

4 поезда-сверх задания

Перед сменой маневрового диспетчера четного парка станции Свердловск-сортировочная тов. Сагитова 11 августа была поставлена задача реализовать повышенное задание по отправлению четных поездов. Учитывая затруднительное положение станции, коллектив смены образцово организовал работу и сверх повышенного задания отправил за дежурство еще четыре поезда.

За проявленную инициативу в перевыполнении сменного задания начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга тов. Багаев премировал передовых людей смены денежными премиями от 100 до 600 рублей каждого. В числе премированных т. Сагитов, дежурный по узлу т. Репьев, старший вагонный мастер т. Овчаренко, машинисты тт. Оскардин, Носков, составители тт. Орлов, Плюснин, дежурный по южному парку т. Репетников и другие, всего 19 человек.

От Генерального штаба Красной Армии

Главнокомандующий советскими войсками на Дальнем Востоке Маршал **ВАСИЛЕВСКИЙ** 17 августа передал Командующему войсками японской Квантунской армии следующую радиogramму:

«Штаб японской Квантунской армии обратился по радио к штабу советских войск на Дальнем Востоке с предложением прекратить военные действия, причем ни слова

не сказано о капитуляции японских вооруженных сил в Маньчжурии.

В то же время японские войска перешли в контрнаступление на ряде участков советско-японского фронта.

Предлагаю Командующему войсками Квантунской армии с 12 часов 20 августа прекратить всякие боевые действия против советских войск на всем фронте, сложить оружие и сдать в плен.

Указанный выше срок дается для того, чтобы штаб Квантунской армии мог довести приказ о прекращении сопротивления и сдаче в плен до всех своих войск.

Как только японские войска начнут сдавать оружие, советские войска прекратят боевые действия.

17 августа 1945 года 6.00 (по дальневосточному времени).

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 17 августа

В течение 17 августа на Дальнем Востоке советские войска продолжали бои на прежних направлениях.

Войска 1-го ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО фронта овладели городами ВОЛИ, НИНГУТА, ТУМЫНЬ.

Войска 2-го ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО фронта вели бои по обоим берегам

реки СУНГАРИ и продвинулись к западу от города ЦЗЯМУСЫ до 20 километров. Одновременно южнее

БЛАГОВЕЩЕНСКА войска фронта заняли город СЫЧЖАНЬ.

Войска ЗАБАЙКАЛЬСКОГО фронта овладели городами ДАНЬЧЭН, ЧИФЫН, КАЙЛУ, ТУНЛЯО, КАЙТУН,

БУХЭДУ и ЧЖАЛАНЬТУНЬ.

На некоторых участках фронта японские войска начали сдаваться в плен. За день 17 августа наши войска взяли в плен около 20.000 солдат и офицеров противника.

СОВИНФОРМБЮРО.



Сергей Александрович ТУРЫШЕВ — начальник станции Богословск, награжденный орденом Трудового Красного Знамени.

БЕЗ НАБОРА ВОДЫ

В ночь на 17 августа на Надеждинском отделении содалось затруднение с подводом порожняка под уголь.

Вступивший в дежурство диспетчер т. Кротов, заключив соцдоговора с машинистами, добился своевременного пропуска всего порожняка на Богословские копы.

Машинисты депо Верхотурье тт.

Каспур, Бурилев и Иньков, следуя по участку Верхотурье-Надеждинск, провели поезда без набора воды и прибыли к месту назначения на час раньше графика.

Л. ЯКОВЛЕВ — старший помощник начальника распорядительного отдела инженер-лейтенант движения.

За лучший околоток

Путейцы 12 околотка Камышловской дистанции пути выполнили взятые на себя обязательства к Сталинскому дню железнодорожника. С помощью путевых обходчиков и домохозяек пройдено 16 километров пути плано-предупредительным и 1,6 километра средним ремонтом по классу № 2, на стрелочных переводах сменено 5 комплектов переводных брусьев. Вагон-путеизмеритель показал среднюю оценку со-

стояния пути — 1,6 балла. Околоток имеет свое подсобное хозяйство. Заготавливаем корма для скота на зиму.

Своими силами путейцы готовят для зимней работы материалы, инструменты и инвентарь, борются за то, чтобы наш околоток был самым лучшим на дороге.

Н. СИТНИКОВ — дорожный мастер.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ЛИЧНЫЙ ПРИМЕР КОММУНИСТОВ

В депо Егорьяно организовано три партийных группы: в паровозном, промывочном и механическом цехах. В непродолжительный срок они заняли должное место в укреплении партийно-политической работы в цехах и в организации социалистического соревнования.

Коммунисты нашей партийной группы промывочного цеха личным примером увлекают рабочих на самоотверженный труд. 10 человек объединяет наша партгруппа и каждый из них работает за двоих-троих, является вожаком на производстве.

Слесарь-медальоносец арматурщик член ВКП(б) тов. Редькин С. И. является лучшим слесарем в депо и ежемесячно выполняет норму на 250—300 проц. Таких же показателей добивается слесарь-экипажник И. Н. Сосновский. Высококачественно ремонтирует пресмасленки слесарь-коммунист т. Садовников В. Ф., выполняя по 2,5 нормы. Рабочее место и инструменты он содержит в отличном состоянии. В нынешнем году еще не было ни одного случая межпоездного ремонта по неисправности пресмасленок.

Бригадир комплексной бригады тов. Карнавский организовал в своей бригаде соревнование за скоростной ремонт паровозов в одну смену. В этом коллективе нет ни одного слесаря, выполняющего норму менее, чем на 150 процентов. Вот уже несколько месяцев тов. Карнавских держит

звание лучшего бригадира промывочного цеха дороги.

Также самоотверженно работают коммунисты — мастер промывочного цеха т. Голендухин и заведующий тепловой промывкой т. Свалухин. Средняя производительность труда в промывочном цехе возросла до 160 проц. В течение трех месяцев цех удерживает деповское переходящее красное знамя.

Партийная группа повседневно занимается животрепещущими вопросами работы и жизни коллектива цеха. Она обсуждала на своих собраниях вопросы правильной организации социалистического соревнования, о культуре рабочего места, о своевременном вручении сделанных нарядов слесарям и т. д.

Все коммунисты имеют партийные поручения и проводят в цехе большую массово-политическую работу. В этом нам помогают комсомольцы. Комсомолки тт. Гусева Нина и Бессонова Люда проводят читки газет, регулярно информируют рабочих о событиях международной и внутренней жизни.

Напряженно, с большим подъемом работает коллектив нашего цеха. Рабочие горят единым желанием — быстрее оздоровить паровозный парк, отлично подготовить цех к зиме.

Х. НУРДИНСВ — партгрупторг промывочного цеха.

досрочно завершим подготовку станции к зиме

На днях, на станции Свердловск-пассажирская состоялось партийное собрание, посвященное подготовке к зиме.

Вокруг доклада начальника станции тов. Подковырова развернулись оживленные прения. Отметив хорошую подготовку к зиме служебных помещений, собрание указало, что ряд объектов, в частности, общежития, требуют еще основательного ремонта.

Партийное собрание решило к 1 сентября завершить всю подготовку станции к зиме и прикрепило коммунистов к отдельным объектам работ. Сейчас станционные работники усиленно занимаются заготовкой топлива. Завезено уже свыше тысячи кубометров дров.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро.

Отлично подготовим свой паровоз

Для того, чтобы в зимнее время паровоз работал четко и бесперебойно, нужно теперь же тщательно его готовить к осенне-зимним перевозкам, повседневно по-лунински ухаживать за машиной.

В моей бригаде стало законом: тщательно осматривать и устранять малейшие неисправности паровоза на каждой промывке и не допускать межпоездного ремонта. Все работники бригады имеют слесарную квалификацию и мы принимаем активное участие в промывочном ремонте паровоза. Большое внимание при этом уделяем сердцу паровоза — котлу, состоянию жаровых и дымогарных труб, правильной установке конуса. Обязательно проверяем исправность арочного свода, изоляции котла, цилиндров и парорбочих труб. Бывает, что промывальщики плохо промывают котел. В таких слу-

чаях мы заставляем их промывать котел вторично, обращая при этом особое внимание на места между ухватным листом, подрешоточной частью и под камерой догорания.

Особенно старается мой помощник т. Козлов. На последней промывке он крепко помог мне в оздоровлении паровоза и в подготовке его к зиме. Мы сами изыскали отопительные материалы: асбест, тряпки, брезент, краски, стекло. Вставили стекла в будке, исправили двери, утеплили все водоприемные трубы и магистрали.

За счет экономии топлива в летние месяцы создаем зимний запас угля. За три последних месяца сэкономили 70 тонн угля. Этого мы достигаем путем хорошо продуманного режима отопления. Мой помощник т. Козлов умело применяет

комбинированный способ отопления, пользуясь в нужных случаях и стокером и лопатой.

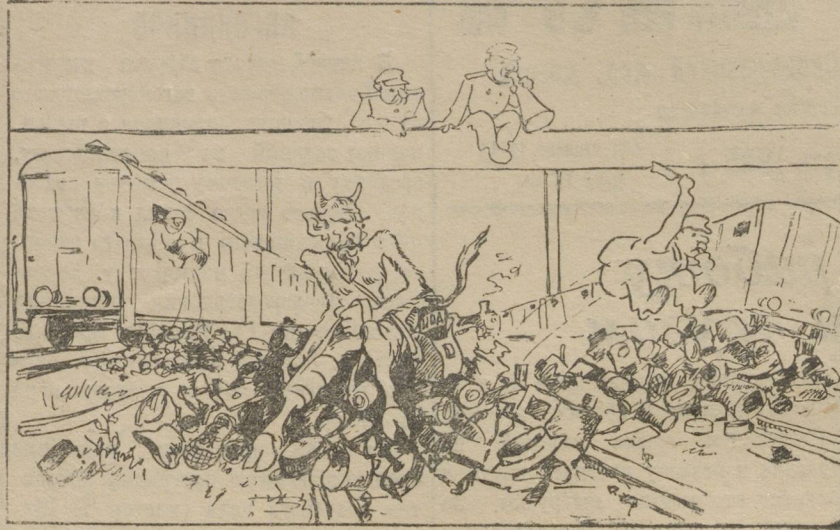
Подписывая письмо советских железнодорожников великому Генералиссимусу товарищу Сталину, бригада взяла на себя новые повышенные обязательства: привести свой паровоз в образцовое техническое и культурное состояние, хорошо подготовить его к зиме, добиться пробега между подемками не менее 60 тысяч километров и еще больше увеличить экономию топлива.

Мы призываем паровозников Свердловской дороги дружно включиться в социалистическое соревнование за образцовую подготовку паровозов к зиме, чтобы в условиях суровой уральской зимы работать четко и бесперебойно.

Л. ЗАКУСИН — машинист паровозного депо Н-Тагил, награжденный медалью «За трудовое отличие».

Посочувствовал

Пути Южного парка станции Свердловск-пассажирская завалены мусором и всевозможными отбросами.



— Бывалый я чорт и то ногу сломал. Как же здесь составители работают?

Чистотю на вокзале
Можно только любоваться,
И начальнику приятно
По перрону прогуляться.

Чуть подалее — грязь и хлам.
И набито, и нарыто...
Даже чорт сломал копыто,
Пробираясь к поездам.

Рис. А. КУДРИНА.

Вместо фельетона

Сон на Полуденке

Трудно сказать, чем вызвана такая безмятежная сонливость на станции Полуденка, где начальником уважаемый товарищ Верхилецкий. То ли от безделья, то ли климат здесь такой? Кто их знает. Но на Полуденке, как говорят, любят зачать хорошего храпака. Тут уж не требуются порошки против бессонницы. И если бы коллектив Полуденки задумал соревноваться по этому измерителю с какой-либо другой станцией, то наверняка первенство он бы не уступил никому.

...Это было в уральскую белую ночь. Окружающая тишина и спокойствие располагали к отдыху. Дежурный по станции Полуденка т. Ботылев, поглядывая сонными глазами на рельсы, сладко позевывал. Видно было, что какие-то неодолимые силы влекут его во власть Морфея.

Но вот с шумом и грохотом подошел поезд. Сонным безучастным взором, проводив последние вагоны, Ботылев уверенный, что уж никто не нарушит его покоя, погрузился в сладкий, безмятежный сон.

На беду дежурному по станции Воронцовск т. Тарасову понадобилось отправить на Полуденку поезд. Тщетными оказались многократные попытки Тарасова и диспетчера Гвоздева вызвать Полуденку, чтобы заказать маршрут... И поезд отправил, вручив машинисту путевку на красном бланке (как это делается при отсутствии всех видов связи).

Благополучно проследовав перегон, машинист Небогатов остановил поезд у закрытого семафора. Кругом не оказалось ни живой души. Не разбудили работников станции и долгие настойчивые гудки паровоза.

Изумленный кондуктор т. Ивашев, оставив состав, в недоумении побрел на станцию. Проходя мимо стрелочного поста, он услышал звуки мерного похрапывания стрелочницы Шалагиной, которую удалось разбудить лишь после взлома двери. Не добившись вызова по телефону Ботылева, кондуктор вынужден был дойти до станции и грубо нарушить сонную идиллию дежурного.

Любители поспать возмутительно сорвали поезд с графика, за выполнение которого с таким упорством борется весь коллектив Надеждинского отделения.

Когда же наступит пробуждение?

В. СТАШЕВСКИЙ.

Девочка предотвратила аварию

В станции Подъем приближался поезд № 1204. Дочь дежурного по станции семилетняя Валя Беглецова, заметив на 3 станционном пути сломанный рельс, потащила к этому месту отца. Рельс оказался поврежденным: от стыка вылетел кусок в 20 сантиметров.

Семафор закрыли, а затем поезд приняли на другой путь. Авария была предотвращена. Начальник Тюменского отделения премировал Валю Беглецову отрезом мануфактуры и пальто.

С. ДАНИЛОВА — инженер по труду и зарплате.



Полезный семинар

Недавно, в соответствии с приказом Наркома путей сообщения генерал-лейтенанта тов. Ковалева № 325, паровозная служба провела семинар машинистов-инструкторов по освоению новых импортных паровозов.

Старший ревизор службы Илья Гаврилович Куляшов разработал план семинара. Несмотря на сжатые сроки, занятия прошли с большой пользой. Тов. Куляшов, старший ревизор по автотормозам т. Лапин, зам. и начальника локомотивного отдела т. Якушев, старший ревизор по котлонадзору т. Гоголев тщательно готовились к занятиям и передавали нам богатый опыт своей работы.

Возвращаясь с семинара в свое депо, мы выражаем глубокую благодарность преподавателям семинара за обучение работе на новых импортных паровозах.

БОГДАНОВ, НИКУЛИН — машинисты-инструкторы депо Н-Тагил, **НОВЕНЬКИХ** — машинист-инструктор депо Кушва.

Культбригада на полевой станции

Недавно на полевую станцию Унь на дрезине прибыла культбригада учеников станции Кыш во главе с директором школы т. Васильевым и уполномоченным начальника дороги т. Журавлевой.

Горячо приветствовали прибывших путейцы и движеньцы. На собрание пришли все — от мала до велика. После доклада, который сделал тов. Васильев, был зачитан приказ начальника 7 дистанции пути о премировании передовых рабочих и путеобходчиков тт. Окунева, Селиверстовой, Киряковой и Перина.

После этого учащиеся исполнили Гимн Советского Союза, русские народные песни, украинские танцы и русскую пляску. Далеко за полночь разносились звуки гармоники.

Железнодорожники горячо благодарили тт. Васильева и Журавлеву за праздник, который они устроили на нашей станции.

В. ЗУБАРЬ — дорожный мастер.

Мы хорошо отдохнули

Мы, пионеры Асбеста хорошо и весело отдохнули в лагерях на станции Хрустальная: загорели, поправились, подкрепили свое здоровье и с новыми силами приступим к учебе.

Благодарим руководство Свердловского райпрофсоюза и обслуживающий персонал лагеря за заботу о нас, пионерах.

Пионеры: **Нина ЯКУШЕВА, Поля КОРШУНОВА, Тая БЕЛЯЕВА** и **Тоня НОСКОВА.**

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