

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 102 (2732) | Вторник, 28 августа 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НАКАНУНЕ ЗИМЫ

Велико значение железных дорог во всей экономике Советского государства. В годы Отечественной войны наш транспорт нес колоссальную нагрузку. Он успешно выдержал суровые испытания военного времени, с честью выполнил свою роль боевого помощника Красной Армии. Сейчас, после победы, на долю железнодорожников приходится много новых, но отнюдь не менее важных и сложных задач.

Товарищ Сталин призвал советских людей быстро залечить раны, нанесенные стране войной, поднять еще выше мощь нашего государства. Миллионы советских тружеников, не жалея рук, ревностно работают на фабриках и заводах, в шахтах и рудниках, на полях колхозов и совхозов, выполняя этот призыв любимого вождя. Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР поручили Госплану СССР совместно с Наркоматами и союзными республиками разработать пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства и железнодорожного транспорта СССР. Цель этого пятилетнего плана — не только достигнуть, но и значительно превзойти довоенный уровень развития народного хозяйства СССР.

Железнодорожному транспорту в выполнении этой грандиозной задачи принадлежит важная роль. Поэтому быстрое возрождение довоенной мощи магистралей, увеличение их пропускной способности, рост грузки является первоочередным делом. Для этого необходима полная мобилизация сил самих транспортников и неослабная практическая помощь железным дорогам со стороны всех отраслей народного хозяйства, постоянная работа о транспорте местных партийных организаций.

Железные дороги сейчас находятся в предверии зимы. Но морозы будут не страшны, трудности — преодолимые, если тщательно, всесторонне и заранее подготовить железнодорожное хозяйство к работе в зимних условиях. Метели и снежные заносы не отразятся на движении поездов, не застанут врасплох узлы и станции, если на магистральных все будет приведено в полную готовность к отпору стихии.

Подготовка к зиме — ответственный период в работе железных дорог. Тут нельзя допустить ни малейшего

промаха, беспечности, каких-либо, пусть даже мелких, недоделок. Уроки прошлой зимы на транспорте говорят о том, что некоторые дороги, например, Карагандинская, Омская, Томская, были плохо подготовлены к работе в зимних условиях. А партийные организации областей, где эти дороги проходят, не приняли достаточных мер, чтобы предотвратить срыв подготовки к зиме. Когда ударили морозы и начались метели, на некоторых магистралях возникли перебои в движении поездов. Подобные непростительные и нетерпимые явления не должны повториться в нынешнем году.

Что значит во-всесоюзии встретить зиму на транспорте? Это прежде всего вступить в полосу холодов с хорошими эксплуатационными показателями, отлично подготовленной технической базой. Опыт передовых магистралей учит, что если локомотивы исправны, путь здоров, вагонный парк в порядке, а поезда идут по графику, погрузка и выгрузка организованы четко, вагоны оборачиваются быстро, то это служит верным залогом успешного преодоления зимних трудностей.

Транспортный конвейер тем и отличается, что на нем нельзя допускать слабых звеньев. Дело идет о том, чтобы не медля привести в исправное состояние все паровозы и вагоны, депо, хозяйство, путь, сигнализацию и связь, служебно-технические здания, закончить ремонт жилищ транспортников. Ничто не должно ускользнуть из поля зрения руководителей дорог и местных партийных организаций — ни один топливный склад, ни одна водокачка, ни один стрелочный пост.

В нынешнем году подготовка транспорта к зиме сочетается с осуществлением огромных восстановительных работ на магистральных, разрушенных немецкими оккупантами. Идет большое строительство, расширяется пропускная способность дорог Урала, Сибири и других важнейших участков железнодорожной сети. Выполнение плана восстановительных работ, постройка в срок всех намеченных новых объектов — одно из серьезных условий хорошей работы железных дорог в зимний период. Большое значение имеет создание

необходимых запасов и резервов. Без них подготовку к зиме нельзя считать законченной. В передовых депо сейчас усиленно накапливают штабеля угля про запас. Это достигается, в первую очередь, благодаря экономии топлива на паровозах в летнее время. Лучшие машинисты показывают пример, как надо бережно расходовать уголь. Они знают, что при морозах пригодится каждая сэкономленная летом тонна топлива. Их пример должен найти подражание во всех депо, со стороны всех паровозников. Еще летом следует позаботиться и о запасах смазочных материалов, паровозных и вагонных деталей.

В полную готовность должны быть заранее приведены все средства снегоборьбы. Малейшая небрежность тут может при метели вызвать тяжелые последствия.

Важная составная часть подготовки к зиме — забота об улучшении бытовых и жилищных условий железнодорожников. На каждой дороге в этом направлении сейчас проводятся серьезные мероприятия. Задача заключается в том, чтобы успеть их завершить до наступления заморозков.

Подготовка железных дорог к зиме имеет крупное государственное значение. Она будет осуществлена отлично только в том случае, если в ней будут активно участвовать и помогать железнодорожникам местные партийные организации. Это решает успех всего дела.

Обкомы, крайкомы и горкомы партии обязаны знать действительное положение с подготовкой к зиме депо, топливных складов, водоснабжения, путевых дистанций и других участков транспортного хозяйства. Но мало быть только в курсе дела. Следует наметить и провести все необходимые практические мероприятия по улучшению работы каждого звена транспортного конвейера.

Контроль должен сочетаться с конкретной помощью. Принятые решения — подкрепляться повседневной работой по укреплению железнодорожного хозяйства.

Помощь транспорту сейчас, на пороге зимы, должна быть еще и еще усилена! Нужно применить все ее формы — и выполнение заказов на материалы, инструмент, запасные части на местных предприятиях, и участие в ремонте жилищ железнодорожников, и привлечение колхозников и городского населения к снегоборьбе и т. д.

С помощью местных партийных организаций советские железнодорожники, достойно выполнившие свой долг в годы Отечественной войны, сумеют образцово подготовиться к предстоящей зиме и тем самым будут способствовать выполнению новых народно-хозяйственных задач, вставших сейчас перед нашей Родиной.

(Передовая «Правды» за 23 августа).

Победители во Всесоюзном социалистическом соревновании

ВЦСПС и НКПС рассмотрели итоги Всесоюзного социалистического соревнования за июль. Переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны оставлено Ялutorовскому лесозаводу. Переходящие красные знамена НКПС и вторые премии присуждены Надеждинскому отделению движения и паровозному депо Свердловск-сортировочная.

Третьи денежные премии присуждены Свердловским паровоз-ремонтным мастерским, Свердловск-пассажирский жилищно-ремонтной конторе и Свердловскому путевому ремонтно-механическому заводу № 8.



Павел Иванович Вашляев — маневровый диспетчер станции Свердловск-сортировочная, инженер-лейтенант движения, награжденный орденом Красной Звезды.

Фото

А. А. Кудрина.

В честь победы

Боевыми делами ознаменовали машинисты Н.-Тагильского паровозного депо исторический приказ товарища Сталина о победе советских войск на Дальнем Востоке.

25 августа, став на сталинскую вахту, машинист т. Мальцев и главный кондуктор т. Ерофеева провели поезд № 1077 по участку Верхотурье—Кушва на 2 часа 20 мин. ранее расписания.

Успешно проследовали по этому же участку машинист т. Нетугаев

и главный кондуктор т. Саглей. Они привели поезд в Кушву на 1 час 40 мин. ранее графика.

Хорошо работал коллектив станции Кушва. Старший осмотрщик т. Огородников и автоматчик т. Тутубаев на 10 мин. ранее установленной нормы обрабатывали составы.

П. ПОНОМАРЕВ — диспетчер Богословского участка инженер-лейтенант движения.

Залог нерушимого мира

С глубоким удовлетворением встретил коллектив станции Свердловск-пассажирская приказ Верховного Главнокомандующего Генералиссимуса Сталина о победе над Японией.

Во всех цехах прошли многочисленные митинги.

— Божоговорочная капитуляция Японии, — заявил в своем выступлении маневровый диспетчер станции т. Микулин, — знаменует еще одну

блестящую победу Объединенных наций. Новая эра наступает в истории народов. В гроб кровавого фашизма крепко заколочен последний гвоздь. Победоносная война с Японией еще раз продемонстрировала силу и могущество Советского Союза.

Железнодорожники обязались еще упорнее трудиться на благо любимой Родины.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро.

В управлении дороги

20 августа исполнилось 48 лет непрерывной и плодотворной работы на Свердловской дороге техника отдела подездных путей грузовой службы Николая Павловича Колосова. Несмотря на 64-летний возраст, тов. Колосов продолжает энергично работать на своем посту и отдает все свои силы и знания делу улучшения работы дороги. За долголетнюю добросовестную работу начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга тов. Багаев наградил тов. Колосова значком «Отличный железнодорожник» и премировал месячным окладом.

За успешное обеспечение запасными частями предприятий паровой и вагонной службы в текущем году начальник дороги награжден значком «Ударнику сталинского призыва» группу работников отделения Желдорзапчасть: тт. Путинцева В. М. — зам. начальника отделения, Рязанова А. К. — главного бухгалтера, Гушина Н. Ф. — зав. складом дорожного магазина, Лугина Ф. А. — зам. начальника дорожного магазина и начальников районных магазинов тт. Патрушева В. И. — Надеждинск, Черепанова Н. К. — Егоршино и Смирнова А. А. — Н.-Тагил.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 26 августа

В течение 26 августа на Дальнем Востоке наши войска продолжали продвигаться вперед.

Войска 1-го ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО фронта в южной части острова САХАЛИН заняли город РУДАКА.

Войска 2-го ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО фронта южнее КАМЧАТКИ заняли острова ОНОКЕТАН, СЯОИКОТАН и

МАЦУВА из группы Курильских островов. За 25 августа нашим войскам сдалось в плен более 35 тысяч японских солдат и офицеров. В числе сдавшихся в плен шесть генералов.

Прием капитулирующих японских частей и соединений продолжается. СОВИНФОРМБЮРО.

Как зашивают станцию Поклевская

На протяжении длительного времени Поклевская—стыковая станция между Камышловским и Тюменским отделениями—работает с большими перебоями, задерживая поток поездов, особенно нечетного направления. Со стороны командиров обоих отделений сыплются нарекания по адресу станции. В действительности же плохая работа Поклевской объясняется, главным образом, неудовлетворительным руководством со стороны Камышловского отделения и его диспетчерского аппарата.

Бесконтрольным и безответственным отношением к подводу и уборке поездов камышловские диспетчеры загромождали пути станции неходовыми поездами. Рабочий парк почти вдвое превышает заданную норму, вследствие чего на подходах к Поклевской задерживаются поезда.

Более половины путей нечетного направления всегда заняты сборными поездами, которые не выводятся якобы из-за того, что не справляется с работой станция Богданович. Между тем, командиры отделения никак не додумаются дать задание станции по переработке и подформированию этих поездов. При правильной организации дела эту работу вполне можно выполнять имеющимися на станции маневровыми средствами.

Подход и уборка поездов, отклоняющихся на Алапаевск, производится без учета сдачи их на Егоршинское отделение, что ведет к задержкам их на подходах к Богдановичу, увеличивает оборот паровоза и ухудшает поездовое положение.

Учет оборота паровозов в Поклевской заброшен. Проход ими контрольных постов не регистрируется, а последнее время даже не было контрольных книг.

Вообще в поездной работе царит

вопиющее бескультурье. Взаимной информации между диспетчерами двух отделений в планировании поездной работы не существует. Камышловские диспетчеры не дают никаких планов дежурным по станции и по депо. Все построено на самотеке. Паровозы выдаются под поезд «по готовности» и часто бесцельно перегоняются с пути на путь. 19 августа, например, дежурный по станции Нагурный загнал паровоз машиниста Погорельцева вторым под двойной состав, хотя он должен был идти ведущим. В результате споров и перегонок поезд и два паровоза простояли более часа. Такие факты не единичны.

Информации о подходе поездов от диспетчеров Тюменского отделения станция не получает. Порядка в устроении коммерческого брака нет. Кондукторские бригады не подчиняются никаким распоряжениям и приказам. Недавно главный кондуктор Тюменского резерва Квашнин бросил ранее принятый поезд и уехал со срочным. Главный кондуктор Камышловского резерва Ведерникова задержала поезд более, чем на час из-за того, что дежурный по станции т. Нагурный вписал ей в маршрут задержку поезда. Все это известно начальникам отделений тт. Миронову и Харченко, но они не принимают никаких мер.

Поклевская имеет все условия для бесперебойного пропуска поездов: двухпутные подходы с соседних перегонов, отдаленность узлов, устойчивый поток поездов. Нужно только, чтобы диспетчеры Камышловского и Тюменского отделений прекратили сутяжничество и наладили плановость в работе.

Н. ЕРЕМИН — уполномоченный начальника дороги.

Своими силами

Усиленными темпами готовятся к зиме железнодорожники технического цеха станции Свердловск-товарная.

Своими средствами отремонтированы стрелочные посты, покрашены и побелены служебные помещения, оштукатурены будки, завезено топливо. Сейчас рабочие приступили к ремонту зимней спецодежды.

Большую помощь оказывает коллектив цеха путейцам в ремонте

станционных путей. Смены дежурных по станции тт. Мосичева, Устищенко и Максимова очистили станцию от мусора, сменили 7 стрелочных переводов, 730 шпал и выполнили ряд трудоемких путевых работ.

3. СЕДЮКОВ —

зам. начальника станции инженер-лейтенант движения.

ЧТО МЕШАЕТ НАМ В ПОДГОТОВКЕ К ЗИМЕ

Коллектив промывочного цеха депо Свердловск-пассажирская давно уже готовится к зиме. Полностью заготовлен отопительный материал для паровозов: брезент для навешивания в будках машинистов, кожуха для отопления кранов Эверластинга, привезены в порядок рабочие места. Слесари отремонтировали тисы, верстатки и весь личный инструмент. В образцовом порядке содержат свои рабочие места лучшие стахановцы цеха тт. Катаев, Петров, бригадир Акулов и другие.

Проделана большая работа по выполнению приказа № 325-Ц об оздоровлении паровозного парка.

В результате стахановского труда слесарей и паровозных бригад мы ликвидировали перепробег локомотивов между промывками и снизили их перепростой на 5 часов. Но сделанного далеко не достаточно. Простой локомотивов в депо еще остается завышенным и два с полови-

ной раза. Этому способствует процветающая в депо обезличка паровозов.

По приказу № 78/Ц паровозные бригады обязаны принимать непосредственное участие в промывочном ремонте своего локомотива. Однако заместители начальника депо тт. Морозов и Катугин снимают бригады с ремонта и используют их в поездах на других паровозах. Это задерживает выпуск локомотивов, отражается на качестве ремонта и увеличивает объем работ для комплексных бригад, которые укомплектованы всего лишь половиной.

В течение 6 дней стоит в ремонте паровоз № 1564, а бригада машиниста Таланова отправлена в поездку. Из-за отсутствия паровозных бригад в течение нескольких дней задерживается ремонт локомотивов №№ 15-1556 и 203-62.

Значительно хуже положение с подготовкой к зиме в цехе тепловой



Татьяна Алексеевна ПОНОМАРЕВА — формовщица — стахановка литейного цеха паровозного депо Егоршино.

Задание выполнено досрочно

Начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга тов. Багаев в июле дал коллективу строительной части Свердловского отделения паровозного хозяйства задание к 10 августа изготовить 11 металлических ферм для перекрытия депо Дружинино. В помощь строительной группе были направлены электросварщики с соседнего отделения. Мастером по изготовлению ферм назначен дорожный инструктор электросварки Виктор Николаевич Агалаков.

Люди энергично взялись за дело, и к 30 июля на площадке уже лежало четыре готовых фермы. Работа шла круглосуточно. Днем котельщики накрывали шаблон, а во вторую смену сварщики заканчивали сварку фермы.

4 августа работы были завершены. Приказ начальника дороги выполнен на 7 дней раньше срока.

На изготовлении ферм было занято 10 человек. Особенно отличились в этой работе котельщики Фролов С. Д., инвалид Отечественной войны Скрибин Н., Нежданов и электросварщики Пономарев и Шалаев.

И. ЧУПРАКОВ — и.о. начальника строительной части.

промывки.

За все лето проведена лишь частичная смена трубопровода, исправлены одни ворота и поставлены тисы. И это пока все. Ремонт помещения почти не движется. Первые похолодания, снижение температуры воздуха ночью и сквозняки в цехе уже начинают отражаться на паровозных котлах и агрегатах и в недалеком будущем могут стать серьезной угрозой работоспособности цеха.

Тем не менее, мастер стройгруппы паровозного отделения т. Хлопов до сих пор проявляет исключительную пассивность в этом деле. Неоднократные распоряжения начальника паровозного отделения т. Сугак в первую очередь отопить цех теплой промывки Хлопов не выполняет и даже не обещает сделать что-либо в ближайшее время.

И. ГИРИН — мастер промывочного цеха,

С. БАСИЛЬЕВ — мастер цеха тепловой промывки.

Своевременно посеять озимую рожь

Совхозы и подсобные хозяйства дороги должны нынче посеять 300 гектаров озимой ржи.

Рожь — одна из устойчивых культур и дает хороший урожай. Однако, нередко вследствие запоздалого посева мы часто недобираем урожай.

Народная пословица говорит: «Сей рожь хоть в золу, да в пору». И это действительно так. Для нормального развития ржи в условиях уральского климата требуется 40—45 дней. При позднем посеве она не успевает раскуститься и подвергается вымерзанию.

Сохранившаяся от зимовки не раскустившаяся рожь весной идет сразу в трубку, образуя редкий травостой.

Лучшие сроки посева ржи — 20 августа — 5 сентября. Посевы после этих чисел дают неполноценный урожай и часто гибнут от вымерзания.

Большое влияние на урожай ржи оказывает предпосевная вспашка, которая должна быть проведена за 10—12 дней до посева с тем, чтобы почва успела осесть. Вспашка ближе к посеву отрицательно сказывается на качестве урожая, так как при оседании почвы образуется разрыв корней.

Нормы высева ржи от 150 до 180 килограммов на гектар в зависимости от почвы и качества семян. В том случае, когда посев производится семенами нового урожая, рожь ледует подсушить на солнце. Рожь орошо отзывается на фосфорное и калийное удобрение, которое можно внести в виде подкормки из расчета: суперфосфата 5 центнеров и калийной соли — 4 центнера на гектар.

П. СТАРЧЕНКО — старший агроном Дорурс'а.

Готовы к уборке урожая

Хороший урожай зреет на полях Дружининского совхоза, где директором т. Корженевский.

В результате тщательной и кропотливой работы совхоз уже полностью готов к уборке урожая. Отремонтированы все уборочные машины, подготовлен транспорт. На случай

пенастной погоды и невозможности использовать машины, заготовлен ручной инвентарь серпы, косы и прочее.

Коллектив совхоза обязался убрать урожай своевременно, качественно и без потерь.

Герасимова занята...

Подруги, работающие проводниками Свердловского резерва говорили нам, что резерву требуются рабочие. Мы решили поступить проводниками.

3 августа, в 9 часов утра, пришли мы к начальнику отдела приема т. Герасимовой. Она сидела за столом и ела. Когда мы к ней обратились, она грубо заявила:

— Выйдите из кабинета! Мне сейчас некогда.

Мы вышли и около часа сидели у дверей. Герасимова вышла помыть руки. Увидев нас, она сказала:

— Подождите. Я очень занята.

Через 3 часа Герасимова отправилась куда-то. Прождав ее до 5 часов вечера, мы ушли ни с чем.

На следующий день мы снова пришли с раннего утра. История повторилась, с той лишь разницей, что свои «Выйдите из кабинета!», «Подождите, я занята» — Герасимова бросала нам с большим раздражением и высокомерием. Потеряв бесцельно два дня, мы так и не поступили на работу.

Когда мы рассказали об этом подругам, они справедливо возмутились. Направляя нас, они хотели помочь резерву в укомплектовании штата. Но закоренелый бюрократ Герасимова своим поведением отбивает у людей всякое желание поступать на работу в резерв проводников.

М. КОСЕНЧУК, КУЗНЕЦОВА.

В. И. Ананьев

26-го августа после тяжелой болезни скончался заместитель начальника Строительства № 18 и Уральского строительного-монтажного треста «УРАЛСТРОЙПУТЬ» НКПС, член бюро парторганизации треста Василий Иванович АНАНЬЕВ.

С 1919 года Василий Иванович непрерывно работал на железнодорожном транспорте. После окончания в 1925 году Ленинградского политехникума Путей Сообщения, он занимал ряд ответственных должностей в системе железнодорожного строительства, отдавал все силы де-

лу реконструкции и строительству железных дорог. За самоотверженный труд был награжден в 1934 году знаком «Почетному железнодорожнику», в 1943 году орденом Трудового Красного Знамени, в 1944 году медалью «За оборону Ленинграда» и в 1945 году орденом Отечественной войны 1-й степени.

Вся трудовая деятельность Василия Ивановича АНАНЬЕВА является примером самоотверженного труда, преданного служения Родине, великому делу партии Ленина—Сталина.

БАГАЕВ, ЧЕРНЫЙ, НИКИТИН, ЕЛАГИН, ЛЕБЕДЕВ, ЧЕРЕДНИЧЕНКО, РЕПРЕВ, ВОЛКОВ, ПОЛИЩУК, ЛАПИКОВ, ЛЕВИЦКИЙ, ГОЛЬДМАН, ЕРМОХИН, МАТЮШЕНКО, МИХАЙЛОВ, НИРИЧЕНКО, БРЕХОВ, ЕГОРОВ, БЕЗБОРОДОВ, ГРЕБЕНОВСКИЙ, ЖЕЛТОВ, ЗАЙЦЕВ, УДАЛЬЦОВ, МЕРКУШЕВА, КУРУНОВ, ЧЕРНИЧКИН, ГРИГОРЬЕВ, ШАПКИН, ОСОТИН, ЗАТАКОВОЙ, ТРУШИН, ДОБРЫМЫСЛОВА, ПОНОМАРЕВ, ДРОЖЖИН, ЛИСИЕНКО Ю. Ф., ЛИСИЕНКО К. Ф., ШЕВЧЕНКО, ПАВЛОСОВ, МЕЛКОЗЕРОВ, ВЕРОНКОВ, ГОРОДНИЧИЙ, ХРАМКОВ, МАЗАЛЕВСКИЙ, НЕСТЕРУК.

И. о. ответственного редактора

Г. С. ЮРИН.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, Управление дороги; 3-й этаж комната 353 и 359.

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.