

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 112 (2742)

Четверг, 20 сентября 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

К новому подъему грузовой работы

Коллектив грузовых работников нашей дороги обратился ко всем грузовым работникам сети с призывом развернуть соревнование навстречу 28-й годовщине Октября за дальнейший подъем грузовой работы и образцовую подготовку хозяйства и кадров к предстоящей зиме.

Грузовые работники вложили немало труда и инициативы в дело увеличения грузоперевозок. За истекшие 8 месяцев дорога погрузила на 120 тысяч вагонов больше соответствующего периода прошлого года. С помощью движущих, в соревновании с металлургами и горняками, грузовые работники немало увеличили погрузку угля, кокса, леса, металла, а в июле и августе успешно справились с месячными планами погрузки.

Сделаем немало, но предстоит сделать еще больше. Перестраиваясь на мирный лад, готовясь к выполнению нового 4-го Пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства, металлургии, горняки и машиностроители Урала увеличивают выпуск продукции для возрождения экономики районов, бывших ранее в немецкой оккупации и удовлетворения запросов трудящихся.

Поток грузов растет. Дорога обязана всесторонне удовлетворять потребности растущей промышленности Урала в топливе, сырье, строительных материалах, бесперебойно отгружать готовую продукцию. Важно сейчас, накануне зимы с каждым днем наращивать темпы погрузки и выгрузки.

И грузовые работники правильно ставят перед собой задачу: выполнить в сентябре и октябре план погрузки на 102 процента и за счет перевыполнения отгрузки угля, кокса, леса и руды помочь предприятиям создать на зиму полуторамесячный запас сырья и топлива.

Сложна и ответственна эта задача. Дорога обслуживает сотни мощных предприятий, шахт, руд-

ников, и решить ее можно лишь путем укрепления деловых связей с клиентурой и новым подъемом соревнования с металлургами и горняками за перевыполнение заданий по погрузке и выгрузке, за лучшее использование грузоподъемной мощности и сокращение простоя вагонов. В этом грузовикам должны оказать большую помощь движущие.

Передовые отделения и станции накопили большой опыт в этом деле. Едина с клиентурой технология позволила станциям Смычка, Богословск, Шувалов ежемесячно перевыполнять планы погрузки и сокращать простой вагонов. Большой эффект дает почасовое планирование грузовой работы, введенное на Н-Тагильском отделении по инициативе т. Патрикеева, и равномерный подвод грузов предприятиям по методу диспетчера Осташевского. Этот опыт должен стать достоянием всех движущих и грузовых работников.

Приближается зима. Она немало усложняет грузую работу, и к ней нужно тщательно подготовиться: отремонтировать и привести в порядок механизмы, пакгаузы, грузовые дворы, весовое хозяйство, нужно проследить, чтобы также тщательно было подготовлено к зиме грузовое хозяйство на предприятиях и оказать им в этом всемерную помощь, а главное подготовить к зиме кадры. Все это предусмотрено в обязательствах и должно быть безусловно осуществлено.

Ширится соревнование грузовых работников. Многие коллективы выдвинули встречные обязательства. Долг партийных и профсоюзных организаций, всех железнодорожников, в первую очередь движущих, поддержать призыв коллектива грузовых работников, оказывать им повседневную помощь и обеспечить новый подъем грузоперевозок, образцовую подготовку грузового хозяйства к зиме и досрочное выполнение годового государственного плана погрузки и выгрузки.

Кривоносковский рейс машиниста Агафонова

18 сентября дежурный по Тюменскому отделению т. Шаклеин, диспетчер т. Неверов и дежурный по станции Вагай т. Лобанов заключили социалистический договор с машинистом т. Агафоновым на скоростное продвижение строенного тяжеловесного поезда.

Соревнующиеся с честью выполнили обязательства. Тов. Агафонов и главный кондуктор т. Кривошекова провели поезд на 3200 тонн превышающий весовую норму, по участку Вагай — Тюмень одним паровозом с превышением технической скорости на 16,6 километра, на 2 часа 13 мин. ранее графика

и сэкономили на этом 301 вагоночас.

В это же дежурство была организована скоростная выгрузка угля на Вагайском складе топлива. Начальник склада т. Губин организовал быстро разгрузку прибывших в 8 час. 20 мин. 10 полувагонов угля и уже в 16 час. 45 мин. они были сданы на Омскую дорогу в счет регулярных.

За последние 3 дежурства диспетчер т. Неверов и дежурный по ст. Вагай т. Лобанов отправили 100 проц. поездов по графику.

ПЕТРОВ — зам. начальника отделения.

Образцово подготовим грузовое хозяйство к зиме, поможем промышленным предприятиям создать зимний запас сырья и топлива!

ПИСЬМО

грузовых работников Свердловской
но всем грузовым работникам сети

Дорогие товарищи!

После исторического обращения великого Сталина к советскому народу в связи с окончанием войны во всех уголках нашей необъятной родины с новой силой развернулось соревнование в честь Победы. Ярким пламенем разгорается оно и на железнодорожном транспорте. Сейчас это соревнование направлено на то, чтобы достойно, новыми трудовыми подвижками, встретить 28-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Все силы должны быть сосредоточены на образцовой подготовке к работе в зимних условиях, ибо нет сейчас более важной, более ответственной задачи.

Вступая в это соревнование, коллектив грузовых работников Свердловской магистрали прежде всего приложит все усилия к тому, чтобы до наступления первых заморозков помочь предприятиям Урала и самой дороге заготовить полуторамесячный запас сырья и топлива. В этом залог не только бесперебойной деятельности их зимой, но и успешного выполнения плана грузовой работы в самые суровые морозы и метели.

Трудно выполнить план погрузки зимой, не наладив четкую грузую работу с осени. Учитывая это, мы уже сейчас прилагаем всю энергию, чтобы государственные планы погрузки выполнялись равномерно и по всем видам грузов. К 25 декабря мы обязуемся выполнить годовой план погрузки, в том числе по основным видам груза: уголь и креплен — к 25 декабря, кокс — к 20 декабря, металлургическое сырье черной и цветной металлургии — к 27 декабря.

В сентябре и октябре мы будем соревноваться за то, чтобы выполнить месячный план погрузки на 102 процента и за два месяца погрузить дополнительно сверх плана в фонд зимних запасов: каменного угля — 1500 вагонов, кокса — 440 вагонов, леса — 400 вагонов, черных металлов — 200 вагонов, руды железной и цветной — 240 вагонов.

Повседневной и неуклонно выполняемой единый технологический процесс работы станций и транспортных цехов предприятий, создав единые смены, мы обязуемся добиться снижения против норм простоя вагонов

на путях клиентуры и высвободить за этот счет дополнительно для погрузки 2700 вагонов в месяц. Для выполнения этого обязательства мы разработаем, с учетом изменившейся обстановки, новые единые технологические процессы станций и транспортных цехов предприятий, прежде всего по Уралмашзаводу и станции Свердловск-пассажирской, по Волчанским угольным копям и станции Лесная Волчанка и другим важнейшим предприятиям и станциям.

Предприятия Северного Урала оказывают значительную помощь нашей дороге, в том числе и коллективам грузовых работников, в подготовке хозяйства к зиме. В свою очередь мы поможем транспортным цехам составить технологические графики внутрицеховых маневровых операций, создать единые смены, выделим для внедрения рациональных приемов работы две бригады из опытных инспекторов подездных путей.

Важным условием успешной работы зимой является своевременное приведение в полный порядок всех средств механизации грузовой работы. Мы даем слово к 15 октября своими силами произвести средний ремонт 7 грузоподъемных кранов, 12 транспортеров и полностью подготовить весь остальной погрузочный инвентарь, а также отремонтировать 10 помещений для грузчиков, два общежития, создать к 1 октября полный запас топлива на зиму для служебно-технических зданий, обеспечить топливом семьи грузчиков.

Мы принимаем меры к тому, чтобы своевременно закончить подготовку весового хозяйства дороги к зиме, а также оказать в этом помощь крупнейшим промышленным предприятиям: Нижне-Тагильскому металлургическому заводу и Средне-Уральскому медеплавильному заводу. Серьезное внимание уделяем мы повышению загрузки вагонов. Путем широкого применения передовых методов уплотненной погрузки угля (опыта т. Пивоварова), а также за счет лучшего использования грузоподъемности вагонов при погрузке других грузов мы ежемесячно будем экономить не менее 500 вагонов.

Все усилия приложим, чтобы

Письмо обсуждено и принято на общих собраниях грузовых работников станций и погрузо-разгрузочных контор Свердловской дороги, а также на селекторных совещаниях. Письмо подписали 892 работника грузовой службы.

создать на рудниках запасы опилок, извести, соли и других средств для предотвращения смерзаемости руды. К 15 октября доставим запас профилактических средств против смерзания руды и концентратов не менее как на 60 дней, а также поможем подготовить специальные площадки для подмораживания руды перед погрузкой и отремонтировать сушильные печи. К 1 ноября подготовим льдопункты и намораживание льда, своими силами исправим водопроводы.

Важнейшей своей обязанностью мы считаем также повседневную борьбу за повышение качества коммерческой работы, за ликвидацию коммерческого брака при погрузке. С этой целью мы создаем внештатный институт ревизоров и инспекторов из старших весовщиков дороги. Мы обращаемся к работникам служб движения, вагонной и паровой нашей дороги помочь нам ликвидировать коммерческий брак и в пути следования — сдвиги груза, разделение документов от вагонов, нарушение сроков доставки, помочь нам добиться полной сохранности перевозок.

Сейчас наступили решающие дни в подготовке к зиме не только хозяйства, но и кадров. Мы обязуемся в соревновании навстречу 28-й годовщине Октября обучить в стахановских школах повышения квалификации с отрывом от производства 100 грузовых работников станций. На Свердловском, Тагильском и Надеждинском узлах без отрыва от производства пройдут подготовку 150 весовщиков и 46 работников товарных контор.

Включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование, мы призываем всех грузовых работников железных дорог Советского Союза образцово подготовиться к зиме, обеспечить равномерное выполнение государственного плана перевозок по всем видам грузов, помочь промышленным предприятиям и дороге создать зимние запасы сырья и топлива. Этим мы окажем помощь в быстрейшем заживлении ран, нанесенных стране войной, в дальнейшем подъеме экономической и военной мощи нашей родины!

Вызываем Свердловск-сортировочную

Включаясь в социалистическое соревнование навстречу 28-й годовщине Октября, грузовые работники станции Дружинино обязались: ежемесячно выполнять план погрузки на 105 процентов, на 2 часа против нормы сократить простой вагонов под грузовыми операциями, быстро устранить коммерческий брак и в сентябре полностью завершить подготовку грузового хозяйства к зиме.

Грузовые работники решили увеличить загрузку сборным грузом до 6 тонн на ось, своевременно обрабатывать розыскную переписку и коммерческие акты, обеспечить строгий контроль за продвижением скопиртированных грузов и вызвать на соревнование грузовых работников контрольного пункта станции Свердловск-сортировочная.

ФЕТИСОВ — зам. начальника станции.

Обязательства Свердловск-товарной

Вступая в соревнование за достойную встречу 28 годовщины Великой Октябрьской революции, железнодорожники станции Свердловск-товарная обязались к 25 декабря закончить годовой план погрузки, сократить до нормы простой вагонов под грузовыми операциями, к 1 октября подготовить все грузовое хозяйство к зиме, выделить внештатных ревизоров, подготовить 7 весовщиков, кассиров и таксировщиков, не допускать коммерческого брака,

Проверяем выполнение приказа № 325-Ц

НА ПРОВЕРКЕ ДЕПО СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ

Рейд бригады редакции газеты «Путевка»

Перелистывая план мероприятий по подготовке паровозного хозяйства к зиме, начальник депо Свердловск-пассажирская т. Борцов говорит:

— К зиме мы готовимся неплохо: полностью закончен оздоровительный ремонт паровозов по элементам, тендерам, насосам, стоерам да и по остальным пунктам почти все намеченное будет выполнено в срок.

В действительности положение выглядит не так уж благополучно. В ПОГОНЕ ЗА ПРОЦЕНТОМ

В августе депо выполнило план оздоровления паровозов на 100 процентов. Однако, проверка показала, что паровозы ФД 870, 30—85 и СО 19—28 выпущены с неисправностями котлов и золотников, машины не были опробованы на пару и вновь возвращены в депо для дополнительного ремонта.



С августа прошлого года простаивают с длительно-случайным ремонтом локомотивы №№ 558 и 12—34. Хотя они ежемесячно включаются в план оздоровления, но до сих пор в ремонт не поставлены.

Зима не за горами, а количество больных локомотивов выросло на 7,3 процента. 14 паровозов имеют переборот между промывками до 45 дней, простой локомотивов в ремонте остаются завышенными в два с половиной раза.

Оздоровление паровозов тормозит и процветающая в депо безделье. По приказу 75/Ц паровозные бригады обязаны принимать непосредственное участие в промывочном ремонте своих локомотивов. Однако заместители начальника депо тт. Морозов и Катугин снимают бригады с ремонта в поездки на других паровозах. Это снижает качество ремонта, увеличивает объем работы комплексных бригад, которые укомплектованы всего лишь наполовину. Только за 20 дней августа в депо было 175 случаев срыва спаренной езды.

ПОЧЕМУ МАШИНИСТЫ РАБОТАЮТ КОЧЕГАРАМИ

Депо испытывает острый недостаток в кадрах. Нехватает 15 машинистов, 19 помощников, 26 кочегаров и большое количество слесарей. Тем не менее, подготовка кадров в депо—забытый участок работы.

В депо есть машинисты и помощники машинистов, которые не используются по специальности, а работают кочегарами, вследствие острого недостатка рабочих этой квалификации.

Индивидуальной и курсовой подготовкой кадров решающих профессиональный очень слабо занимается не только руководство депо, но и непосредственно отдел приема, возглавляемый т. Зайцевым. Все расчитано на самодеятельность, то, что недостающие кадры даст паровозная служба.

В депо нет массовой учебы молодых паровозников, не привлечены к учебе и инструктаж паровозных бригад лунинцы и машинисты-инструкторы.

СО СТАНКА НА ПАРОВОЗ

По существу цех подьема по настоящему еще не начал готовиться к зиме. Цех испытывает острый недостаток в оборудовании, изготовление которого должно производиться своими силами. По сей день, например, нет козла для ремонта дышла. Однако мастер цеха Радионов и не думает о такой «мелочи».

Значительно осложняет сейчас работу цеха частый ремонт паровозов серии СО выпуска Улан-Удэнского завода. На них часто выходят из строя буксовые подшипники и локомотивы попадают в длительный межездной ремонт, доходящий до пяти и более суток.

Но больше всего лимитируют выпуск паровозов из ремонта подсобные цехи: заготовительный (мастер т. Быков) и механический (мастер т. Дашков).

10 сентября паровоз № 17-1563 к шести часам вечера должен был выйти из промывки. Но механический цех задержал подготовку втулок и обработку дышловых валов и выпуск локомотива был задержан до следующего дня.

Оба цеха не укомплектованы квалифицированными рабочими и плохо оснащены. Но и то, чем располагают цехи, находится в таком хаотическом состоянии, что на розыск нужной детали затрачивается большая часть дня. Личный инструмент обезличен, слесарей никто не контролирует, они предоставлены сами себе.



Прошло лето, а подсобные цехи не накопили запаса ходовых деталей. Бедность кладовой не позволяет осуществить взаимозаменяемость деталей в ремонте.

Как система, здесь работают по правилу: со станка на паровоз. Неудивительно поэтому, что простой локомотивов в подьемном ремонте доходит до 15—18 суток.

ЗДАНИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ

— Коллектив депо выполнил большой объем работ по подготовке к зиме зданий и оборудования,— удовлетворенно заявляет т. Борцов. — Полностью закончен ремонт и отопление промывочного цеха, претворяющего первым получить паспорт готовности к зиме.

В машинном отделении теплопромычки отремонтированы центробежные насосы, теплообменники, магистрали. Предполагается капитальное переустройство обводной магистрали теплообменника, которая вследствие неудовлетворительной конструкции замедляет расхолаживание паровозов и удлиняет на два с половиной часа промывку каждого локомотива.

Проверяем другие цехи. В них меньше всего чувствуется какая-либо подготовка к зиме. Зато бросается в глаза грязь, захламленность помещений, беспорядок, разбросанный инструмент.

В секции межпоездного ремонта (омскаки) и оборотном депо окна настолько закопчены, что днем без электричества почти невозможно работать. В цехах мало плакатов, лозунгов, не видно портретов вождей.

Большой счет следует предъявить стройгруппе отделения паровозного хозяйства, возглавляемой т. Кондрашенко.

Кончается осень, а здания депо нуждаются еще в большом ремонте. В подьемном цехе медленно идет штукатурка и побелка, не приведено в порядок и даже не остеклено помещение секции технического осмотра, которое Кондрашенко обязан был сдать по плану, еще в августе. Затягивается ремонт крыши, дымоходов, водопроводной сети, плохо обеспечены цехи электролампами.

ТРАКЦИОННЫЕ ПУТИ—ИСТОЧНИК СХОДА ПАРОВОЗОВ

10 сентября на контрольном пути имел место сход паровоза, следующего под пассажирский поезд № 45.11 сентября сошел с рельс паровоз № 20—410. Эти факты почти ежедневны.

Состояние тракционных путей накануне зимы вызывает большую тревогу. Требуется немедленная смена шпал, дефектных рельс, стрелочных переводов. Между тем, к ремонту тракционных путей начальник Свердловск-пассажирской дистанции пути т. Корякин не думает приступать, хотя они являются причиной постоянных сходов и задержек выезда поездов. В надежде на путейцев ничего не предпринимает и руководство депо.

Сентябрь — решающий месяц подготовки к зиме—на исходе, но в депо не видно тревоги за создавшееся положение, нет борьбы за своевременное оздоровление локомотивного хозяйства к предстоящим осенне-зимним перевозкам, как к тому призывают красноярские паровозники.

Бригада рейда редакции газеты «Путевка»: М. ЛОГИНОВ — машинист, П. СОКОЛОВ — старший приемщик НКПС, М. РЕШТЕЙН — инструктор Д. пр. проф. ж. А. ЗУСИНА — корреспондент «Путевки».

Б. А. ДОЛИНОВ

18 сентября, на 30-м году жизни, после тяжелой и продолжительной болезни скончался заместитель ответственного редактора дорожной газеты «Путевка» Борис Анатольевич Долинов.

С 1937 года он работал в редакции «Путевки» в должностях литературного сотрудника, затем ответ. секретаря и в последнее время заместителя ответственного редактора, отдавая все силы и способности любимому делу журналиста-железнодорожника.

Вместе с ныне Героем Социалистического Труда тов. Осиповым он в 1939 году проделал большую работу по внедрению на дороге, особенно на Егоршинском отделении ступенчатой маршрутизации перевозок. Через дорожную и центральную печать тов. Долинов широко пропагандировал и распространял методы передовых людей: Героев Социалистического Труда тт. Черепанова и Казанцева, диспетчеров Еремипа и Остафьевского, лучших машинистов, составителей, дежурных по станциям. Его перу принадлежит ряд плакатов и брошюр об опыте передовых железнодорожников.

В 1942 году тов. Долинов поехал на фронт и работал в выездной редакции НКПС в одной из военно-восстановительных частей железнодорожных войск. За инициативу и настойчивость в решении задач, поставленных командованием, народный комиссар Путей сообщения наградил тов. Долинова знаком «Почетному железнодорожнику».

Талантливый журналист-организатор, автор многих очерков и рассказов, Борис Долинов упорно стремился в литературу. Даже будучи тяжело больным, он продолжал работать над задуманным им романом «Дружба», посвященном столице Урала — городу



Свердловску. Отрывки из первых глав романа недавно были опубликованы в газете «Уральский рабочий».

Преждевременная смерть вырвала из наших рядов талантливого журналиста, друга и товарища, беззаветно отдавшего все свои силы служению Родине и железнодорожному транспорту.

БАЖОВ, ЛАДЕЙЩИКОВ, ЛЕБЕДЕВ, ТРОПП, АНЧАРОВ, ЛИНСТАНОВ, МУРЗИДИ, КУЗНЕЦОВ, ЮРИН, МАРКОВ, УПИН, ПИНКУС, КАРАКОВСКИЙ, КРЕЧЕТОВ, ПОПОВ, ЗОНОВА, СТАШЕВСКИЙ, ПЕТРОВИЧЕВ, ЗУСИНА, ВАТОНОВ, ШАДРИН.

Редакция и издательство газеты «Путевка» с глубокой скорбью извещают о смерти заместителя ответственного редактора газеты «Путевка», члена ВКП(б)

Бориса Анатольевича
ДОЛИНОВА

и выражают соболезнование семье покойного.

Похороны Б. А. Долинова состоятся сегодня, 20 сентября. Вынос тела из Дома культуры железнодорожников им. Андреева в 5 часов вечера.

В кондукторском резерве

Чисто и уютно в помещении кондукторского резерва станции Свердловск-пассажирская. Готовясь к зиме, начальник резерва т. Филимонов и все работники много поработали над тем, чтобы привести здание в порядок. На днях заканчивается покраска окон, и помещение будет полностью подготовлено. Хорошо обставлен красивый уголок. На окнах чистые шторы, много живых цветов, на столе свежие газеты, книги. Здесь регулярно проводятся занятия по повышению производственной квалификации кондукторов.

Полностью подготовлена зимняя спецодежда: фуфунки, валенки. Отремонтированы и приведены в порядок сигнальные принадлежности и весь инвентарь. Для работников

заготовлено 500 кубометров дров. В конце сентября дрова будут вывезены и распределены.

К зиме подсобное хозяйство, созданное близ станции Колоткино, даст для резерва картофель и овощи, за счет которых столовая будет давать дополнительное питание. Но в работе кондукторского резерва есть и недостатки. Главная из них—это неуккомплектованность штата, вследствие чего кондукторы работают с большой перегрузкой. Отдел приема Свердловского отделения обязан до наступления зимы полностью укомплектовать кондукторский резерв кадрами.

Н. ФРОЛОВА.

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

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

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