

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 114 (2744)

Вторник, 25 сентября 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 75 коп

## Подготовка кадров к зиме — решающая задача

Успех работы дороги и каждого предприятия в зимних условиях решают люди, живые люди. От того, как подготовлены все участки и звенья квалифицированными работниками, как обучены и инструктированы молодые рабочие, впервые вступающие в зиму, насколько им созданы надлежащие производственные и бытовые условия, будет зависеть выполнение государственного плана перевозок, бесперебойное движение поездов.

Однако на ряде решающих участков дороги положение с кадрами вызывает тревогу. Зима приближается, а во многих паровозных депо не хватает машинистов, помощников машинистов и кочегаров, мало квалифицированных слесарей в комплексных бригадах, не укомплектованы рабочей силой заготовительные цехи. Острую нужду в людях испытывают склады топлива. Решающие станции дороги — Свердловск-сортпункт, Смычка и ряд других требуют составителей, сцепщиков, башмачников, стрелочников и т. д.

Закономерно встает вопрос: что же делали летом руководители предприятий, начальники отделов приема и отдел кадров дороги? Как они набирали рабочую силу, повышали производственную квалификацию железнодорожников, готовили новые кадры?

Формально сектор подготовки кадров (нач. т. Валуев) выполнял заданный ему план. Но в том и беда, что формально. Готовили тех, кого легче: путеобходчиков, старших ремонтных рабочих и т. д. А вот машинистов подготовлено только 30 проц. к плану, поездных вагонных мастеров 58 проц.

Прочем, в срыве плана подготовки работников решающих предприятий больше повинны начальники предприятий. При остром недостатке машинистов, начальник депо Свердловск-сортпункт тов. Перекальский не послал на курсы ни одного человека. Также поступили и начальники депо Свердловск-пассажирская т. Борцов и Камышлов — т. Рунов. С мая по 15 августа комплектовалась на курсах группа машинистов и так приступила к занятиям некомплектованной.

Слабо идет и подготовка кадров ведущих профессий без стрыва от

производства. В депо Свердловск-пассажирская котельщик т. Горбунов обучил своей профессии 6 человек, много работают над повышением квалификации своих помощников и кочегаров передовые машинисты дороги тт. Ковязин, Давыдов и другие. Но сектор подготовки кадров и отделы приема предприятий не пропагандируют их опыт, не занимаются повседневно этим важнейшим делом.

Вообще работа отделов приема на предприятиях, да и отдела кадров массовых профессий Управления дороги, возглавляемого т. Никифоровым, — крайне запущенный участок. По существу эти отделы превратились в столы регистрации по перемещению рабочей силы и заполнению различных анкет. Слишком мало они принимают работников, мало тревожатся за положение дел на предприятиях.

Взять начальника отдела приема паровозного депо Свердловск-сортпункт т. Пупышева. Целыми днями сидит он у себя в конторе и перебирает бумажки. Людей хватает в каждом цехе, недостаток кочегаров тормозит работу паровозного парка, но Пупышева это ничуть не тревожит, была бы в порядке канцелярия.

Отделу кадров дороги и его начальнику тов. Тарасову необходимо сейчас же разобраться с положением по каждой службе, по каждому предприятию и принять все меры к тому, чтобы полностью укомплектовать их рабочими нужной квалификации. Для этого нужно решительно поднять роль отделов приема. Они, в первую очередь, отвечают за набор недостающей рабочей силы и обязаны заниматься этим настойчиво в повседневном.

Долг партийных и профсоюзных организаций развернуть на предприятиях массовую производственно-техническую учебу, создать широкую сеть стахановско-кривошеинских школ, организовать шефство кадровиков над молодыми рабочими, вооружить их знаниями и опытом работы в зимних условиях.

„Кадры решают все“ — учит нас товарищ Сталин. Чем лучше станции, депо, вагонные участки, единые смены, комплексные бригады будут укомплектованы кадрами, чем лучше будут обучены железнодорожники и подготовлены к зиме, тем успешнее справится дорога с преодолением трудностей уральской зимы, с выполнением заданий партии и правительства по грузоперевозкам.

## Машинисты-тяжеловесники

Ширится соревнование в честь Победы среди кушвинских паровозников. Передовые машинисты депо тт. Лысков, Панков, Юровских первыми полностью закончили подготовку к зиме, сейчас показывают образцы вождения тяжеловесных поездов.

На днях Лысков, приняв в Верхотурье угольный маршрут весом

более нормы на 200 тонн, привел его в Кушву с превышением заданной технической скорости на 8 километров. По-скоростному провел 20 сентября тяжеловесный состав машинист тов. Панков. Он прибыл в Верхотурье на 1 час 40 минут раньше графика, и взяв оттуда угольную кольцовку, привел ее в Кушву также ранее расписания.

# Навстречу 28-й годовщине Октября!

## ПИСЬМО

вагонников Приморской ко всем вагонникам железных дорог

Товарищи вагонники! На железнодорожном транспорте, как и во всех отраслях народного хозяйства, широкой волной развернулось социалистическое соревнование в честь Победы. Каждый советский человек, воодушевленный радостью победы над немецко-японскими агрессорами, стремится повысить производительность своего труда, внести новую лепту в дальнейшее укрепление могущества нашей дорогой отчизны.

Внимание всех железнодорожников приковано сейчас к подготовке к зиме. И мы, вагонники напряженно работаем в этом направлении, ибо каждый из нас знает, как важно для бесперебойной работы транспорта своевременно и всесторонне подготовить вагонное хозяйство, наши кадры к зиме.

Вступая в социалистическое соревнование навстречу 28-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, работники вагонного хозяйства Приморской дороги ставят перед собой прежде всего задачу — как можно больше вагонов оздоровить к зиме, как можно лучше и быстрее подготовить к зимним условиям работы автотермозное и буксосмазочное хозяйство, как можно шире внедрить передовые методы

ремонта и текущего содержания вагонов.

Мы обязуемся ежемесячно перевыполнять план капитального, среднего ремонта и годового осмотра вагонов, с тем, чтобы к 7 ноября полностью завершить годовую программу среднего ремонта товарных вагонов, капитального ремонта и годового осмотра пассажирских вагонов, а к концу года дать стране сверх плана: 110 товарных вагонов из капитального ремонта, 250 — из среднего, 1000 — из годового осмотра, а по пассажирским вагонам соответственно — 4, 10 и 30 вагонов.

Задание НКПС по текущему оздоровлению вагонного парка будем ежемесячно перевыполнять не менее чем на 10 процентов, остаток неисправных вагонов в текущем ремонте будем держать ниже нормы на 20 процентов, а общий остаток вагонов всех видов ремонта — ниже нормы на 5 процентов, простой вагонов в плановом ремонте снизим на 35 процентов, полностью ликвидируем задержки поездов по техническим неисправностям, не менее 75 процентов поездов будем отправлять по гарантийным путевкам, с нулевой утечкой воздуха из поездной магистрали.

Письмо принято на селекторном совещании работников вагонного хозяйства Приморской дороги. Присутствовало 126 человек.

## Паровоз подготовлен к зиме

Старший машинист депо Свердловск-сортпункт член ВКП(б) т. Лобанов, отвечая на призыв красноярцев, взял обязательство первым в депо подготовить свой паровоз к зиме.

К этому его бригада готовилась давно. Еще в июле, когда жарко палило солнце, кочегар т. Микелева на одной из стоянок принесла в будку охотничью тушку. Здесь были изношенные телогрейки, ватные брюки и прочая утроба.

— Пригодится! — блеснув веселыми глазами, — сказала она.

Помощник машиниста т. Новик достал кровельного железа, и в свободное время бригада изготовила кожуха на прессмасленки и краны Эверластинга. Запасли также войлок, проволоку, бечевки и т. д. И когда наступила пора отеплять машину, все необходимое оказалось под руками.

Паровоз поставили в промывку, и бригада дружно взялась за дело. Тов. Новиков старательно покрасил водоприемные трубы, маслопроводы и воздухопроводы суриком, затем обмотал их слоем войлока, сверху покрыл мешковиной, закрепил шпагатом и обмазал гудроном. Также тщательно отеплены и другие ответственные детали. Краны Эверластинга и прессмасленки надежно закрыли кожухами. Отепдили паровозную будку и застеклили окна.

Комиссия общественного контроля признала, что паровоз № 2195 к зиме подготовлен образцово. Часом позже закончил отепление своего паровоза машинист т. Трофименко.

В. ЧУПИС — секретарь партбюро.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПАРОВОЗНИКОВ ДОРОГИ

Горячо поддерживая призыв паровозников Красноярской, коллектив паровозников Свердловской дороги, включаясь в соревнование навстречу 28-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, за образцовую подготовку к зиме, взял на себя следующие социалистические обязательства:

Закончить оздоровительный ремонт паровозов к 1 октября. К 1 ноября выдать сверх плана из подемочного и среднего ремонта 4 паровоза. На 100 процентов выполнять план промывочного ремонта, ввести в норму простой и держать в ремонте локомотивов на 1 процент ниже задания.

Широко распространяя методы машинистов-новаторов Лукина, Коробкова, Алексеева, а также передовых механиков дороги Подубева, Жебутинского, Давыдова, Обухова и других, повысить техническую скорость на 1 километр, среднесуточный пробег на 20 километров против августа и оборот паровоза довести до нормы. Довести число паровозов, работающих по графику оборота до 50 процентов и по кольцу — до 20 процентов от рабочего парка.

Обязательства обсуждены и приняты на собраниях коллективов всех предприятий паровозной службы и на дожном селекторном совещании.

Обязуемся повысить производительность труда в среднем на 15 процентов; снизить себестоимость ремонта вагонов против задания на 5 процентов; план ремонта и изготовления запасных частей выполнить к 28-й годовщине Октября и к концу года сверх плана реставрировать на 250 тысяч рублей запасных частей и изготовить на 80 тысяч рублей новых частей; за счет использования внутренних ресурсов к 1 октября создать на всех пунктах технического осмотра и вагоно-ремонтных пунктах необходимый запас вагонных деталей и материалов на зиму.

К 1 октября мы беремся полностью закончить подготовку к зиме всего вагонного хозяйства дороги, а к 20 сентября завершить подготовку общежитий, столовых, всех бытовых и производственных помещений.

Призываем вагонников всех дорог по-боевому развернуть социалистическое соревнование за образцовую и своевременную подготовку вагонного хозяйства к зиме и отличную эксплуатационную работу. Достоинно встретим 28-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции!

Внедряя лунинский метод ухода за локомотивами, улучшить текущее содержание паровозов, изжить брак в работе паровозных бригад, опоздания в пути и межпоездный ремонт.

Водить поезда с высокой скоростью на любых углях, выполнять полностью задания по использованию суррогатов, экономить не менее 5 процентов топлива и до 1 ноября создать зимний топливный фонд в 10 тысяч тонн сэкранованного угля.

К 1 октября полностью закончить отепление зданий депо, центрального и котельного парового отопления, вентиляции и к 15 октября всех остальных производственных и бытовых зданий.

До 1 ноября полностью укомплектовать комплексные бригады и заготовительные цехи депо, к 7 ноября подготовить к сдаче экзаменов на 1 класс — 10, на 2-й класс — 16 и на 3-й класс — 75 машинистов, повысить разрядность 120 слесарей, подготовить к сдаче испытаний на 1 класс 18 слесарей подемочного и промывочного ремонта и на 2 класс — 27 человек.

## Повышаем размеры движения

Отвечая на призыв движеньев Западной дороги, железнодорожники станции Богданович борются за увеличение размеров движения.

На днях смена дежурного по станции тов. Колтелова приняла 5 и отправила 9 поездов сверх нормы, намного сократила рабочий

парк и справилась успешно с грузовой работой.

Отлично работали дежурные по депо т. Никитин и по путям тов. Новоселов, составители тт. Зенков, Берунинов, сцепщик Береснев.

ПУРГИН — зам. начальника станции.

### В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде сентября дорожно-грузовую работу. План погрузки увеличился прием поездов, снизилась рабочая парк на 2000 вагонов и несколько улучшила оборот вагона, но резко ухудшила места.

**НАДЕЖДИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ. СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСКО-ПАССАЖИРСКАЯ, КУЗИНО И ЛОБВА.** Станция Лобва первой из грузовых станций подготовилась к зиме, выполнила за декаду план погрузки на 240 т выгрузки на 110 процентов, снизила простой вагонов под грузовыми операциями на 6,6 часа против нормы.

**Н-ТАГИЛЬСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. ПАРОВОЗНЫЕ ДЕПО СВЕРДЛОВСКО-СОРТИРОВОЧНАЯ И ВЕРХОТУРЬЕ.** Камышловский вагонный участок. Камышловская дистанция пути, первой по дороге завершившая подготовку к зиме, и по дистанциям второй группы—НАДЕЖДИНСКАЯ.

**КУШВИНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ,** хорошо подготовившая свое хозяйство к зиме.

**ВОКЗАЛЫ СТАНЦИЙ Н-ТАГИЛЬСКОГО И КАМЫШЛОВА.** Не выполнили условий соревнования и отнесены на последние места: Н-Тагильское отделение движения (за крупными), станции Смычка, Дружинино и Вагонзавод, Камышловское паровозное отделение и депо Камышлов, вагонный участок Свердловск-сортiroвочная, Свердловск-пассажирская и Верхотурская дистанция пути, Свердловск-сортiroвочная дистанция связи, вокзалы станций Тюмень и Поклевская.

### Глазами пассажира

Докладывая на днях в райком партии о подготовке к зиме, начальник станции Н-Тагильский очень сухо и поверхностно коснулся работы вокзала и его готовности к обслуживанию пассажиров в зимнее время. Постараемся дополнить его доклад наблюдениями и фактами живой действительности.

Первое, что бросается в глаза при внимательном рассмотрении привокзальной площади и сквер. Калитки в скверике нет, пассажиры заходят туда в пролом, или прямо через и горды. Скамейки в скверике поломаны, дорожки и клумбы заставлены мусором. В ожидании поезда свалив под деревья чемоданы, на земле расположились пассажиры.

Камера хранения громоздких вещей не принимает, как заявили отъезжающие рабочие — строители. Гражданин Бессонов рассказывает, что камера частенько бывает закрыта, работнику камеры уйдет обедать и сидит в два-три раза дольше или по случаю передачи смен.

В вокзале холодно, неуютно. Строгий контролер у входа обладает строптивым нравом: захочет — впустил, захочет — не впустил, иногда совершенно без оснований.

Пассажиры, попавшие в вокзал, тоскливо слоняются по залу или в бездействии сидят. Газет, журналов нет. Витрина газетная находится на улице, и на ней висят газеты недельной давности.

Много беспорядка у билетных касс. Целый день у кассового окна толпятся люди. Бывает, что касса откроет окно на полчаса, и прекращает продажу билетов, ничего не объявляя ожидающим пассажирам. Бюро обслуживания часто не принимает ни одного заказа от пассажиров на приобретение билетов. 20 сентября, например, инвалид Отечественной войны тов. Костарев собрался ехать в Свердловск для получения протеза. Он обратился в бюро обслуживания Кассирша, не приняв от него до-

кументы, сердито обрвала:

— Подождите. Костарев ждал полчаса и так ни с чем ушел.

Часами бродят пассажиры в поисках санпропускника и контрольно-санитарного пункта, которые находятся далеко от вокзала. Указателей, где их найти, на вокзале нет. Темной ночью, увязая в грязи и лужах, ругая вокзальное начальство, ищут пассажиры учреждение, выдающее справки о санобработке.

Привокзальная площадь и перрон плохо освещены, и когда в ночное время на поезд объявляется посадка, люди без всякой очереди кидаются в узкий проход. Перрон оглашается криком, ругательствами, плачем. Дежурные вокзала присутствуют при этом в качестве равнодушных зрителей.

20 сентября дежурила по вокзалу Кузнецова. Она во время посадки вышла на перрон, пропала несколько раз и скрылась. А в это время у поезда происходила давка, десятки людей набивались в тамбуры, висели на буферах, толпились на фартуках. Хвост нас ажурного поезда останавливался в неосвещенном месте. Рядом с вагонами навалены шпалы, балласт, и пассажиры, пробравшись в полной темноте, рискуя сломать себе шею, проклинают все на свете.

Нет, плохо еще в Тагиле заботятся о пассажирах, плохо еще подготовились к зимним пассажирским перевозкам!

Начальника вокзала тов. Шиньба не должно успокаивать, что отремонтированы печи, прочищены дымоходы, подогнаны двери и облучен счет на 250 кубометров дров. Тагильский вокзал должен проявить в первую очередь заботу о пассажирах, организовать работу так, чтобы пассажир мог в культурных условиях ожидать поезд, без суетонок и расстройств нервов сидеть в культурный, опрятный и освещенный вагон.

**А. ИРЕНЦЕВ.**



КОКОУЛИНА Анна Николаевна — переводчик помощник дежурного по Свердловскому вокзалу.

### Больше внимания маршрутизации перевозок

Конференция, проходившая недавно в НКПС по внедрению ступенчатой маршрутизации, в своем обращении к движениям, грузовикам и грузоотправителям особо указала на необходимость более широкого использования маршрутных перевозок, как одного из важнейших резервов ускорения оборота вагонов.

Маршрутизация на Свердловской дороге за последнее время значительно возросла. В августе, например, план отправительской маршрутизации выполнен на 102 процента. Однако заданная норма НКПС — маршрутизировать 70 процентов перевозок — еще далеко не достигнута. Значительно отстает маршрутизация металлургических грузов.

Особенно слабо развивается ступенчатая маршрутизация. В августе лишь Тюменское отделение на 124 процента выполнило план, остальные же, как Тагильское, Свердловское и Надеждинское отделения дали лишь 10—28 процентов. Все это является следствием недостаточной слаженности железнодорожников с грузоотправителями, плохой корректировки планов, интормовщиной, которой зачастую потворствует грузовая служба.

8 августа начальник грузовой службы т. Варгин, посылая дирекцию бригаду по восполнению недогрузов, дал указание «грузить все, что будет на фронте погрузки». В результате такой команды погрузка ступенчатых маршрутов была расстроена.

Мало занимается маршрутизацией перевозок служба и в сентябре. Достаточно сказать, что на Тагильском отделении декадный план маршрутизации по металлу выполнен всего лишь на 31 процент. Однако это не вызывает тревоги у линейного помощника нач. службы т. Копылова и зам. начальника станции Смычка т. Ершова.

Задача движущих и грузовых работников — качественно и в срок выполнять план маршрутизации, чтобы освободить сортировочные станции от лишней загрузки вагонополовца.

**В. ЖИГМУН** — инспектор НКПС директор-подполковник движения.

**Н. ЕРЕМИН** — начальник группы маршрутизации.

### ЛОВКИЙ КОМБИНАТОР

В нашей литературе много рассказов о ловких комбинаторах. Гоголевский Хлестаков наддувал городничих, Чичиков скупал мертвые души, великим комбинатором был Остап Бендер, который не брезговал ничем в стремлении ухватить миллион. Но все эти мелкие мошенничества в сравнении с дорожным мастером 4-го околотка Кузинской дистанции пути Иваном Григорьевичем Быстрых.

Ну скажем, какой объект для комбинаций шпала? Кусок дерева и все. Шпалу можно испортить в печке, продать, использовать на ремонт будки, или, скажем, подпереть ею опоры. Как ни комбинировать, доход от этой шпалы невелик. Но Быстрых, на то он и комбинатор, сумел открыть в этом куске дерева солидную золотиносную жилу.

Весной служба пути дала Быстрых задание заготовить 1500 новых шпал.

Ну что ж? Заготавливать, так заготавливать! Быстрых, деятель неутомимый, энергии у него хоть отбавляй. Выписал паряд, направил пилю, топоры, заготовил смолу и взялся за дело.

Через месяц 800 шпал заготовлены и штабелированы. Быстрых встревожился:

— Ежели так пойдет, то чем же я жить-то буду? Везде мне ни проща не достается.

— А если эдак?... — осенила его блестящая мысль, и лицо расплылось в ехидной улыбке. Накнурав шпатель, комбинатор вихрем мчит к бригадире.

— Вот что, Баклыков, — говорит он, — у тебя осталось 400 шпал от прошлого года и лежат они у всех на виду. Нехорошо. Глаза начальству режут. Переносите-ка их в лес и того... прикройте хворостом.

Также же распоряжение последовало и другому бригадире Свиридову. На околотке закипела «работа». С утра до поздней ночи пу-

тейцы перетаскивали в лес шпалы и маскировали по всем правилам камуфляжа.

— Вот и замечательно! — потирал руки довольный Быстрых и, не откладывая в долгий ящик отправил рапорт о выполнении плана заготовки шпал. И тут же выписал паряд. По способу, открытому еще Чичиковым, он нашарил в паряде мертвые души Топычканова, Хлызова, Негодяева, Пройдохина, якобы заготовлявших шпалы, а их продуктовые и хлебные карточки, мануфактуру, рыбу, чай, сахар и 4.136 руб. 46 коп. наличными, по способу Хлестакова и Бендера положил себе в карман и в кладовую.

— Ну вот и есть детинкам на молочнишко! Сошьем жене платье, дочке сарафан и сам оденусь. А шпалы к будущему пригодятся: крепкие, просмоленные. Еще можно года три выписывать паряды на их заготовку.

На беду нагрянул ревизор — инспектор службы пути тов. Дерябин. Комбинатор вызвал бригадиров Баклыкова и Свиридова.

— Все шпалы, что в лесу, заготовлены в нынешнем году. Ясно! Так и говорите ревизору В долгу не останусь: отблагодарю.

Но Баклыков раскрыл Дерябину комбинации мастера. Разъяренный Быстрых с кулаками накинулся на бригадира:

— Не работать тебе на моем околотке! Покая!

Вскоре, после 19 лет добросовестной работы на околотке, Баклыков был снят, а семья его лишена продовольственных карточек.

Комбинатор торжествует. Надолго ли? Хлестакову все сошло с рук. Но Чичиков и Бендер некоторым образом поплатились. Как ни хитри, а оправдывается мудрая поговорка: «Сколько вор ни ворует, а тюрьмы не минует».

**ИВ. МАКАРОВ.**

### Письма в редакцию

#### ГРЯЗНО, НЕУЮТНО

В общежитии вагонного участка Свердловск-пассажирская проживают 25 молодых рабочих-одиночек. В нем холодно, грязно, неуютно. Полы моются раз в неделю. На стенах паутины.

Командант общежития тов. Богданова не проявляет заботы о людях. Последнее белье грязное, оно меняется лишь один раз в месяц и то нерегулярно. Престыни и наволочки старые, рваные, их нужно

было бы давно списать т. к. они совершенно негодны.

В общежитии нет ни сандалок, ни ушники, печи неисправны, крыша общежития ветхая, при дождливой погоде сверху льется вода.

Руководители вагонного участка не раз заявляли, что они образцово готовят общежитие к зиме, но как видно, слова у них расход тем о делом.

**М. ПЕТРОВ.**

#### Когда прекратятся хищения?

Мукомольный завод через станцию Свердловск-товарная направляет грузы на станцию Адуй в адрес Лосинского отделения торфоснаба.

В пути следования с грузами происходят удивительные «превращения», систематически обнаруживается, что они уменьшаются в своем весе. Таким образом, только за июль, август и половину сентября отделение торфоснаба недополучило, согласно выписки 3.615 килограммов груза, точнее — 52 мешка муки.

Шломбы на вагонах обычно бывают с очень неясными оттисками

и трудно установить, где совершено хищение.

Неоднократно мы писали начальнику станции Свердловск-товарная т. Бугриму и директору мукомольного завода, требуя досыльки недостающего количества муки и привлечения к ответственности виновников хищения, но на все наши запросы следует неизменное молчание. А грузы продолжают исчезать.

**Я. ПИРОЖКОВ** — директор Лосинского Торфоснаба.

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