

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 115 (2745) Четверг, 27 сентября 1945 г. Год издания 12-й Цена 15 коп.

Редакции газеты „Правда“

Центральный Комитет ВКП(б) приветствует и поздравляет боевой орган Ленинской партии „Правду“ в связи с выходом ее 10-тысячного номера.

На протяжении более трех десятилетий, с 1912 года, „Правда“ неизменно несла в народные массы великие идеи партии большевиков, сплачивала рабочий класс и весь наш народ вокруг ее славного знамени, воодушевляла и поднимала трудящихся на борьбу за уничтожение помещичье-буржуазного гнета, установление и утверждение советской власти, за торжество социализма. В дни Великой Отечественной войны „Правда“ воспитывала советских людей в духе беззаветной верности Родине, делу коммунизма, призывала к стойкости в борьбе с врагом, пробуждала дух героизма, самоотверженности в труде и на поле боя.

ЦК ВКП(б) уверен, что „Правда“ и впредь будет с честью выполнять свои задачи знаменосца идей партии Ленина—Сталина и силой большевистского слова поднимать советский народ на новые трудовые подвиги во имя дальнейшего укрепления могущества, экономического и культурного расцвета нашей великой социалистической Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР о награждении газеты „Правда“ орденом Ленина

За успешную работу по воспитанию трудящихся в духе идей Ленина—Сталина и выдающиеся заслуги в деле мобилизации советского народа на строительство социалистического общества и защиту Советской Родины наградить газету „Правда“ орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 23 сентября 1945 года.

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР О демобилизации второй очереди личного состава Красной Армии

Президиум Верховного Совета СССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Провести демобилизацию второй очереди—десяти последующих старших возрастов рядового и сержантского состава Красной Армии (исключая войска Дальнего Востока).

2. Кроме того, демобилизовать из состава Красной Армии рядовой и сержантский состав следующих категорий:

- имеющих законченное высшее, среднее техническое и среднее сельскохозяйственное образование всех специальностей;
- работавших до призыва в Красную Армию учителями и преподавателями всех школ и учебных заведений;
- студентов всех высших учебных заведений второго и старших курсов (в том числе заочников), не закончивших образования в связи с призывом в Красную Армию в период Великой Отечественной войны;
- получивших по три и более ранений в Великой Отечественной войне;
- призванных на военную службу в 1938 году и ранее, и находящихся непрерывно в Красной Армии семь и более лет;
- всех женщин рядового и сержантского состава, кроме женщин специалистов, изъявивших желание остаться в Красной Армии на должностях военнослужащих.

3. Демобилизация личного состава, в соответствии с настоящим Указом, закончить к концу 1945 года.

4. Материально-бытовое обеспечение, предусмотренное законом о демобилизации от 23 июня 1945 года, распространить на личный состав, демобилизуемый в соответствии с настоящим Указом.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 25 сентября 1945 г.

Навстречу 28-й годовщине Октября!

ПИСЬМО

восстановителей Московско-Киевской
ко всем строителям железных дорог

Дорогие товарищи!
Одной из важнейших задач наступившего теперь, после нашей победы, периода мирного строительства является восстановление народного хозяйства страны, хозяйства транспорта, а также дальнейшая его реконструкция и развитие.

Нам, восстановителям Московско-Киевской, поручено возродить довоенную мощь магистрали. Почти два года хозяйничали здесь гитлеровцы. Немецко-фашистские захватчики, отступая, предавали варварскому разрушению все хозяйство дороги. Полностью уничтожили они Брянский узел, снесли с лица земли его паровозные и вагонные депо, уничтожили механизированные горки, сожгли и подорвали все служебные и жилые здания. Такие же разрушения враг произвел перед отступлением на участках Навля, Хутор Михайловский, Ворожба, Копотин, Сухиничи и других.

В текущем году мы широким фронтом развернули работы по капитальному восстановлению дороги. Соревнование за перевыполнение заданных сроков в нашем коллективе стало массовым. Каждый отдает делу восстановления все свои силы, все свое умение. К Сталинскому дню железнодорожника мы выполнили план семи месяцев на 103 процента.

Воодушевленные одержанной победой над последним агрессором—Японией и установлением мира во всем мире, мы решили еще больше напрячь свои силы, чтобы скорее залечить раны, нанесенные врагом, чтобы образцово подготовить к зиме Московско-Киевскую магистраль.

Вступая во Всесоюзное соревнование за достойную встречу 28-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, мы,

работники Управления строительно-восстановительных работ, берем на себя новые обязательства.

Даем слово полностью закончить к славной годовщине строительство 6 паровозных депо на 28 стол, восстановить 2 вагонных депо, уложить для развития станций и узлов 30 километров путей, построить 2 поворотных круга, полностью восстановить 9 вокзалов и пассажирских зданий, сдать в эксплуатацию не менее 2.500 квадратных метров жилой площади, 3 школы, 2 техникума, 3 водоемных здания, 3 насосных станции, закончить восстановление железобетонной экипировочной эстакады, 6 мостов и труб, а всего выполнить к 1 ноября план 10 месяцев не менее чем на 103 процента.

Для достижения этой цели, а также для досрочного окончания программы 1945 года мы обязуемся проявить максимум инициативы и изобретательности в деле создания собственной индустриальной базы. В нынешнем году мы решили построить 5 комбинированных строительных дворов, заготовить на месте 70.000 кубометров круглого леса, 20.000 кубометров пиломатериалов, 4.500 тысяч штук кирпича, 25 тонн гвоздей, 1000 тонн извести, 45.000 квадратных метров деревянной кровли, 70.000 шпал, 15 стандартных зданий, на 1 миллион рублей столярных изделий.

Широко применяя малую и среднюю механизацию в строительном производстве, мы обязуемся построить скоростными методами 30 об-

ектов, поднять производительность труда по УСВР в целом до 120 процентов, снизить себестоимость строительства на 5 процентов, а накладные расходы—на 2 процента.

Аккордно-премиальной и прогрессивно-сдельной оплатой труда мы охватим не менее 50 процентов бригад. Широко внедрим передовые методы дарицкого каменщика Г.А. Манина и южно-донецкого прораба Юдина, подготовим 1000 квалифицированных рабочих без отрыва от производства.

В имеющемся у нас подсобном хозяйстве проведем без потерь уборку урожая зерновых и технических культур на площади 500 гектаров, своевременно произведем закладку картофеля на зимнее хранение и засолку овощей.

Дорогие товарищи восстановители дорог Запада и Юга, строители дорог Урала и Сибири! Велика и почетна возложенная на нас задача возвращения освобожденным советским магистралям их довоенной мощи и дальнейшего развития транспорта. Оказанное нам партией и правительством доверие мы должны оправдать с честью. Обращаясь к народам СССР, товарищ Сталин, сказал: «Быстро залечивайте раны, нанесенные стране войной, поднимайте еще выше мощь нашего советского государства!» По боевому ответим на боевой призыв нашего великого вождя, достойно встретим 28-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции!

Письмо обсуждено и принято на собраниях всех производственных участков и цехов Управления строительно-восстановительных работ Московско-Киевской дороги. Письмо подписали 2.100 рабочих и служащих и инженерно-технических работников.

Поднять качество текущего содержания пути

До наступления суровой уральской зимы остались считанные дни. Эти дни для путейцев являются решающими в деле успешного окончания путевых работ.

В этом году основным видом оздоровления пути является планово-предупредительный ремонт. Если капитальный и средний ремонт пути ныне охватывает только около 20 процентов протяжения главного пути дороги, то планово-предупредительный должен быть произведен на всем протяжении главного и станционных путей.

Поэтому, полное и качественное выполнение задания по этому виду ремонта и хорошее текущее содержание пути, являются важнейшей задачей путейцев дороги накануне зимы.

До наступления заморозков путь должен быть приведен в хорошее состояние: иметь правильное направление в плане, без углов и извилин, толчков и просадок, негодных шпал, лопнувших накладок, дефектных рельс, недостающего и негодного скрепления, засоренных и непрочищенных кюветов, канав, лотков, дренажей и больных мест земляного полотна.

Как же путейцы дороги справи-

лись с этими важнейшими задачами? Если передовые коллективы дистанций—Баженовской, Тюменской, Кызовской, Надеждинской и других уже закончили годовое задание по планово-предупредительному ремонту и содержат пути в исправном состоянии, имея отличную и хорошую оценку, то по ряду дистанций с подготовкой пути обстоит далеко неблагоприятно.

Только на 66 процентов, при низком качестве работ, выполнила план Свердловск-сортiroвочная дистанция. В пути имеются паралоцинувшие накладки, толчки, сбросы на правление, путь плохо закреплен от уступа. Особенно запущено путевое хозяйство на станции Свердловск-сортiroвочная, где необходимо принять срочные меры, как по выправке пути, так и по ремонту стрелочных переводов.

Не лучше положение и на Смыч-кинской дистанции. Здесь планово-предупредительный ремонт выполнен только на 55 процентов к годовому заданию.

Наиболее низкое качество на Алапаевской дистанции. В пути имеется много паралоцинувших на-

кладок, толчки и выплески, до сих пор не заменены остродефектные рельсы, на десятках километров установлены предупреждения о снижении скорости поездов, что срывает работу Тагильского узла и наносит ущерб всей дороге.

Начальникам дистанций Свердловск-сортiroвочная т. Яковлеву, Смычка т. Иванову и особенно Алапаевской т. Жукову, а также Кузинской, Свердловск-пассажирской и И-Тагильской необходимо принять срочные и решительные меры к своевременному устранению имеющихся неисправностей пути и организовать текущее содержание в соответствии с приказом 79-Ц.

Наш железнодорожный транспорт, выдержавший в Великой Отечественной войне огромную нагрузку, осуществляет сейчас все возрастающие перевозки. В эти дни, когда по всей стране разворачивается социалистическое соревнование за достойную встречу 28-й годовщины Октября, дело чести путейцев дороги боевыми делами ответить на призыв коллектива путейцев Южной и хорошо организованным текущим содержанием привести стальные пути Свердловской магистрали в отличное состояние.

ПОБЕДИТЕЛИ ВО ВСЕСОЮЗНОМ СОРЕВНОВАНИИ

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за август 1945 года ВСПС и НКПС решили оставить переходящие красные знамена НКПС передовым коллективам Свердловской дороги и выдать вторые премии:

НАДЕЖДИНСКОМУ ОТДЕЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ (начальник т. Шаураин) и **ПАРОВОЗНОМУ ДЕПО СВЕРДЛОВСКО-СОРТИРОВОЧНОЙ** (начальник т. Паренкальский).

Переходящие красные знамена НКПС и вторые премии присуждены:

НАДЕЖДИНСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ (начальник т. Булахов, секретарь парторганизации т. Зюков, пред. месткома т. Соткин), **МАШИННО-ПУТЕВОЙ СТАНЦИИ № 15** (начальник т. Ермаков, секретарь парторганизации т. Аннин, пред. месткома т. Муприенко) и **13-му УЧАСТКУ СТРОИТЕЛЬСТВА № 18** (начальник т. Лисиенко, пред. учкома т. Наумов).

Быстрее доставлять грузы промышленным предприятиям

Включаясь в соревнование на встречу 28-й годовщины Октября и основной своей задачей поставив: быстрее подводить составы с топливом, сырьем, материалами для предприятий, которые обслуживает наше Н-Тагильское отделение, помочь им вовремя встретить уральскую зиму.

Всю деятельность своей смены я нацеливаю на то, чтобы поезда следовали на участке точно по графику, чтобы разгрузка и погрузка происходила планомерно.

Сочетая пропуск транзитного грузопотока с местным, я строго придерживаюсь оперативного плана работы, который составляю на ближайшие час-два из расчета положения на участке.

Важнейшим условием быстрого продвижения поездов является сотрудничество диспетчера с паровозными и поездными бригадами. Бригадам, отправляющимся в рейс, в социалистических путевках я указываю пункты стоянок для набора воды и технического осмотра поездов. Такой подход к делу создает уверенность в работе бригад, обеспечивает четкую организацию и регулирование движением поездов и подводит их промышленным предприятиям.

Для примера можно привести последнее мое дежурство. Из Алапаевска следовал поезд с грузом назначением на завод, обслуживае-

мый нашим участком. Вед его машинист т. Декунов. Я вызвал селектору машиниста, объяснил ему задачу, заранее предупредил о стоянке и обещал далее по всему участку «зеленую улицу». Нашу беседу с машинистом слушал присутствовавший главный кондуктор.

И действительно, этот рейс был сделан успешно. Тов. Декунов доставил поезд на 30 минут раньше расписания, перевыполнив заданную техническую скорость на 6 километров в час.

Я смело устанавливаю для каждого поезда сокращенные против нормы поперечное время хода. Вот это-то условие и позволило в данном случае машинисту тов. Декунову доставить состав с сырьем для завода на полчаса раньше положенного времени.

Используя новые приемы диспетчерского командования применительно к Алапаевскому участку, я значительно улучшил поездную работу, систематически перевыполняя нормы поездного обмена, задания по развозу местного груза. Улучшая поездную работу, наш участок помогает промышленным предприятиям Тагила обстоятельнее подготовиться к зиме, создать полуторамесячный запас топлива, сырья и материалов.

Б. ОСТАШЕВСКИЙ — диспетчер Н-Тагильского отделения инженер-лейтенант движения.

На 7 часов раньше графика

Диспетчер Вагайского участка Николай Бакулин вызвал машиниста Агафонова на соревнование за скоростное продвижение двоянного угольного маршрута, на 1000 тонн тяжелее обычной нормы и предложил ему «зеленую улицу». Выполнив обязательство, машинист проследовал по участку Вагай-Тюмень с превышением технической скорости на 10,6 километра в час.

Это соревнование на Поклевском участке продолжили диспетчер т. Шампаров и машинист Агафонова т. Катаргин, который на 11,8 километра превысил норму технической скорости. В результате соревнования, эстафетный поезд был доставлен из Вагая в Поклевскую на 7 часов 35 минут ранее графика, что дало 502 вагоночаса экономии. Среднесуточный пробег паровоза на 334 километра больше заданной нормы.

П. ГУНЧЕНКО — диспетчер анализатор техник лейтенант движения.

Готовы получить паспорт

Досрочно подготовился к зиме коллектив технического цеха станции Свердловск-товарная.

Своими силами железнодорожники капитально отремонтировали здание технического цеха, стрелочные посты, покрасили и побелили будки, сложили новые печи, привели в полный порядок весь стрелочный инвентарь, заготовили необходимый запас шпал и метел, завезли 70 процентов зимней потребности дров и обеспечили топливом почти всех рабочих цеха.

Сейчас коллектив заканчивает ремонт зимней спецодежды.

В успешной подготовке к зиме особенно отличились составители Иван и Аркадий Воронцовы, специалист т. Иванов, старшие стрелочники тт. Перминова, Смирнова и Ключевская, младшие стрелочники тт. Поляков, Бахметьева и ряд других.

З. СЕДЮКОВ — зам. начальника станции инженер-лейтенант движения.

вставлены стекла, в кладовых и на стеллажах пусто. Стяжек, валиков, polyesterных болтов, аппаратных гильз, струнок, гаек — здесь искать бесполезно.

Парковые пути, где вагонники производят обработку поездов, завалены горами хлама и металлическим ломом.

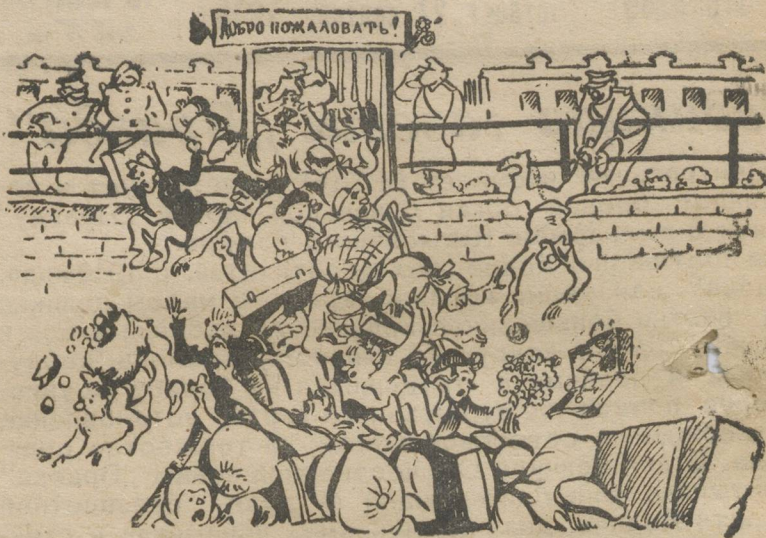
Недопустимо медленно проходит подготовка к зиме и вспомогательных цехов вагонного депо Смычка. Не говоря уже о приведении в порядок самого помещения кузнечного цеха, здесь все еще откладывают на неопределенное время ремонт оборудования. Прессы Уварова для испытания рессор и сжатия хомутов неисправны. Они имеют пропуск мажжетов, и вследствие этого не дают требуемого давления. В цехе не имеется исправного манометра, термометров, для закалочных ванн, термпары, шаблонов.

Убого выглядит цех колесных пар. В бандажном отделении окна заколочены досками, на потолке и стенах торчат какие-то обрывки проводов. Оборудование здесь также не подготовлено. Например, горн

Неприступная крепость

Нет труднее подвига, чем сесть пассажиру в пригородный поезд на Свердловском вокзале. Каких здесь только нет препятствий? И рвы, и ямы, а главное, посадка производится всегда через одну полуоткрытую дверь и обязательно навстречу прибывшим пассажирам. Даже фронтовики, бывшие штурмом крепости Кенигсберг и Данциг, часто пасуют перед посадкой в пригородные поезда на Свердловском вокзале.

Рисунок А. КУДРИНА.



Да, были схватки боевые!
Но эти вряд ли кто встречал.
Сильнее крепости нет в мире,
Чем скромный Свердловский вокзал.

Крепка, надежна оборона.
Здесь выдержат упорный бой,
Чтоб пассажира до перрона
Не допустить любой ценой.

Урожай под угрозой

Хороший урожай вырастили в нынешнем году стахановцы Больше-Седельниковского совхоза. Ячмень, например, дает урожай в 15—18 центнеров с гектара. Богатый сбор сулят картофельные и овощные участки.

Сейчас, в горячую пору уборки, лучшие люди трудятся на полях от зари до зари. Рабочие тт. Бекешев, Прокопьев, Дмитрий Поддешов, Истомин, Докучаева вырабатывают от полутара до двух норм. Уборка зерновых близится к концу.

Совхозу помогают учащиеся дорожно-механической школы под руководством т. Конюшевского. Они построили навес для временного хранения картофеля, достраивают 16-квартирное общежитие, производят в порядке электрохозяйства.

Совхоз начал уборку картофеля и овощей. Работа эта очень трудоемкая. До наступления заморозков предстоит в краткий срок убор-

рать 73 гектара картофеля, 43 гектара овощей и доставить собранную продукцию в Свердловск для железнодорожников узла.

Своими силами эту задачу совхоз не решит. Ему нужна срочная помощь людьми. Между тем хозяйства, которые обязаны по приказу начальника дороги послать людей в совхоз на период уборки и кровно заинтересованные в этом деле, так как продукция пойдет на улучшение питания, их же работников, под разными предлогами уклоняются от выполнения приказа.

Управление дороги направило в совхоз всего лишь 18 человек, вместо 50, все еще никто не послал станция Свердловск-пассажирская и Свердловское отделение движения.

До наступления заморозков остались считанные дни. Помощь совхозу в уборке и вывозке продукции должна быть оказана немедленно. Оттягивать уборку, это значит обрекать урожай на гибель и сорвать дело снабжения железнодорожников важнейшего узла дороги.

А. МАРТЕМЬЯНОВА.

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

ПРИЗЫВ В РЕМЕСЛЕННЫЕ УЧИЛИЩА И ШКОЛЫ ФЗО

В соответствии с постановлением Совнаркома СССР от 27 августа 1945 года, исполком Кагановичского райсовета гор. Свердловска проводит призыв молодежи в ремесленные училища и школы ФЗО в возрасте: мальчиков — от 14 до 17 лет и девушек — от 15 до 18 лет.

Призывные обеспечиваются за счет государства формой одежды, обувью, трехразовым питанием и общежитиями.

Призыв оформляется в исполкоме райсовета. Адрес: Свердловск, улица Челюскинцев, 100, комната 11.

Тагильские вагонники отстают

В Тагиле знают цену неподготовленности вагонников к работе в зимних условиях. Много неприятностей испытали здесь в прошлую зиму, когда автоконтрольный пункт и пункты технического осмотра в Тагиле и Смычке, не подготовившись к зиме, работали с перебоями, становились прямыми виновниками громадных простоев вагонов, срыва поездов с графика.

Но уроки прошлой зимы прошли бесследно для тагильских вагонников, они и ныне подготовку к зиме откладывали самотеком. Последнее ревизорское обследование вагонного участка вскрыло много недостатков и упущений в подготовке к зиме.

Всякие сроки ремонта служебных помещений вагонного депо Смычка, вспомогательных цехов и оборудования давно истекли, а сделано еще очень и очень мало.

В автоконтрольном пункте, например, требовалось еще до 1 августа отремонтировать компрессор

и установить второй. Но до сих пор ни то, ни другое не сделано. Автомагистраль после ремонта не принята и не испытана.

В запущенном состоянии находится и буксосмазочное хозяйство. Имеющийся подбивочный материал для перезаправки букс не пригоден. Польштеров, polyesterных щепок и каркасов в наличии не имеется. Буксовыми прыжками на зиму парк не обеспечен, дат их и в запасе. По приказу начальника дороги вагонное депо должно было изготовить 1350 буксовых крышек всех типов, но имеется всего лишь 250, senses нет валиков к буксовым крышкам.

Безобразно хранится подбивочный и смазочный материал. Посуда для них: ведра и бачки не имеют крышек и материал засоряется грязью, песком.

Плохо подготовлены к зиме и пункты технического осмотра. Помещения не побелены, окна не