

ПУТЕВКА

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

№ 127 (2757) Четверг, 25 октября 1945 г. Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Больше грузить угля, быстрее доставлять его предприятиям

Наступившая зима требует больших расходов топлива, особенно каменного угля. Уголь нужен для промышленных предприятий и электростанций, для отопления паровозов и производственно-технических зданий, он нужен и для отопления жилищ в городах и культурно-бытовых учреждений.

И для того, чтобы металлургические заводы выпускали больше металла для нужд народного хозяйства, чтобы не испытывали нехватки топлива паровозы, железнодорожники должны обеспечивать погрузку угля во все возрастающих размерах и быстрее доставлять его к местам потребления.

Включившись в предоктябрьское соревнование угольщики и железнодорожники Богословска, Лесной Волчанки, Егоршино немало потрудились над тем, чтобы увеличить добычу и погрузку угля. В течение двух декад октября наша дорога успешно справлялась с государственным планом погрузки этого важнейшего груза.

Но стоило железнодорожникам ослабить внимание к этому делу, как начались сбои в работе. За последние три дня, вследствие резкого ухудшения погрузки в Богословске и Лесной Волчанке, образовался недогруз 284 вагонов угля, что ставит октябрьский план под серьезную угрозу.

Основная причина, породившая срывы погрузки угля—необеспеченность угольных шахт порожняком. Надеждинское и Н-Тагильское отделения располагают достаточным количеством угольных кольцевок для перевозки угля. Но вся беда в том, что эти кольцевки омертвляются большими простоями на технических станциях и под грузовыми операциями. Это и привело к сбоям в нормальном питании шахт порожняком.

На двое суток завышен на дороге оборот внутридорожных кольцевок. На Н-Тагильском отделении они оборачиваются почти вдвое медленнее установленной нормы, а на Надеждинском общесетевые маршруты задерживаются в четыре раза дольше положенного. Это средние цифры. За ними кроются многочасовые бесцельные простои угольных маршрутов на станциях Смычка,

Сан-Донато, Надеждинск-сортировочная, а также на предприятиях под выгрузкой.

23 октября порожняя кольцевка № 9015 стояла в Надеждинск-сортировочной 4 часа 30 минут, кольцевки №№ 1021 и 1044 по 2 часа 20 мин. и это в то время, как в Богословске срывалась погрузка угля из-за отсутствия порожняка. Почти сутки стояла в Надеждинске под выгрузкой кольцевка № 1043.

В этот же день груженные маршруты с углем для Вагонзавода простояли в Сан-Донато один 5 часов 30 минут, а второй свыше восьми часов. По 6—7 часов задерживались томские кольцевки с углем для Коксохимзавода на станции Алашаевск. Вот где кроются потери погрузки и перевозок угля!

Между тем ряд промышленных предприятий испытывают острую нужду в топливе. Серьезное положение с углем создается на ряде топливных складов дороги. Нужен сибирский уголь для смеси с местными на складах Н-Тагильского и Надеждинского отделений. Не имеет даже суточного запаса угля для снабжения паровозов склад топлива Свердловск-сортировочная. Обстановка требует резкого повышения перевозок угля.

Коллектив угольного отдела Центрального управления движения НКПС объявил накануне 28-й годовщины Октября стахановскую вахту по усилению погрузки угля и ускоренному продвижению кольцевых маршрутов. Он взял обязательства: выполнить план погрузки угля на 102 проц., на полусоток ускорить оборот полувагонов, продвигать уголь для железных дорог со среднесуточной скоростью в 500 километров и другие.

Дело чести движущих, грузовых работников, паровозников нашей дороги поддержать эту инициативу стахановскими делами: решительно поднять в эти дни погрузку угля, резко ускорить оборот угольных маршрутов, с высокой скоростью доставлять уголь промышленным предприятиям и складам топлива дороги. Октябрьский план погрузки и перевозок угля должен быть перевыполнен. Это будет лучшим подарком железнодорожников Родине к великому празднику.

Скоростные угольные маршруты

В ночь с 23 на 24 октября на Свердловском отделении создается затруднение с доставкой угля для экипировки паровозов.

Диспетчер отделения Виктор Бельтюков организовал по участку Баженово-Свердловск продвижение эстафетного угольного маршрута. Машинист депо Камышилов т. Зыков и главный кондуктор т. Малютин, перевыполнив нормы технической скорости на 6 км. в час и среднесуточной на 346 км., прибыли в Свердловск на полтора часа раньше

расписания.

Скоростное продвижение угольных маршрутов на участке Синарская-Свердловск обеспечил диспетчер отделения Иван Еремин. Машинисты депо Свердловск-пассажирская тт. Ферантонов, Махонько, Рыков и Чечулин привели поезда к месту назначения на 1 час ранее графика каждый.

М. ШАРОВ—старший помощник начальника распорядительного отдела инженер-капитан движения.

Становитесь на предоктябрьскую вахту, товарищи железнодорожники!

Ценный почин молодежной смены

С 23 октября единая дорожная комсомольско-молодежная смена, руководимая т. Прокопчиком, стала на сталинскую вахту в честь 28 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

С первого же дежурства смена добилась хороших результатов. Диспетчер Дружининского участка т. Андрианов и дежурный по станции Дружинино т. Макеев сдали на Казанскую дорогу 3 поезда сверх задания. Диспетчер Свердловского отделения т. Милославин и маневровый диспетчер станции Свердловск - сортировочная т. Протасов перевыполнили нормы отправления поездов на Дружинино, Кузино, Камышлов и Синарскую.

Хорошо работали и машинисты. Тов. Шелконогов провел тяжеловесный состав по участку Свердловск - сортировочная—Шалья на 1 час 15 минут быстрее установленной нормы. Машинист электропоезда т. Вотяков проследовал с тяжеловесным составом по участку Гороблагодатская—Смычка на 48 минут ранее расписания, а машинист т. Калинин—строго по графику.

За 20 минут, вместо одного часа по норме, обработал порожняковый состав дежурный по станции Камышлов т. Семенов. Оперативно работали дежурный по станции Егоршино т. Пономарев и составитель т. Свалов.

Отмечая проявленную инициативу, начальник дороги вице-генерал - директор Путь Сообщения 2 ранга тов. Багаев вынес благодарность отличившимся в работе товарищам и выдал им денежные премии.

В. Д. ЯКОВЛЕВ—начальник дистанции пути Свердловск - сортировочная, награжденный орденом Трудового Красного Знамени.



Первый паспорт готовности к зиме вручен Кушвинской дистанции связи

Много творческой инициативы и настойчивости проявил коллектив Кушвинской дистанции связи в мобилизации внутренних ресурсов, высококачественно и досрочно подготовил свое хозяйство к зиме.

Текущий ремонт линии связи закончен на 20 дней ранее срока, а текущий ремонт других устройств выполнен в объеме среднего ремонта. Во всей этой работе особенно отличились электромеханики: т. Ягупов, который содержит свой околоток в отличном состоянии и первым подготовил его к зиме, т. Особин, устроивший 34 защитных покровных коврика на путевые дросселя, т. Жуланов, старший электромеханик т. Петраков и другие.

Руководство дороги и Дорпрофсоюз вручили коллективу дистанции первый по дороге социалистический паспорт готовности к работе в зимних условиях.

Приказом № 408 начальник дороги вице-генерал-директор Путь Сообщения 2-го ранга тов. Багаев объявил благодарность начальнику дистанции т. Павлову и его заместителю т. Грдинову и выдал денежные вознаграждения: старшему электромеханику т. Петракову—800 рублей и электромеханикам тт. Жуланову, Особину, Ягупову—по 500 руб. каждому.

КОГДА РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕНЕБРЕГАЮТ СОРЕВНОВАНИЕМ

— Какие обязательства взял ваш коллектив в предоктябрьском соревновании?

Начальник Свердловского отделения т. Попов, не задумываясь, отвечает:

—У нас нет общедоделенческих обязательств. Соревнуемся так, поименно и индивидуально...

Но, по всему видно, что и в этом он не особенно уверен.

Начальник технического отдела т. Федин сообщил:

—Нет у нас никаких обязательств, мы по плану работаем.

Действительно, не видно в работе коллектива Свердловского отделения соревнования.

В первой декаде октября свердловчане заняли последнее место по дороге, а во второй декаде еще более ухудшили работу. Проследование поездов по графику составило всего 47,5 процента и отправление —60. На три процента ухудшился оборот вагона, на 130 вагонов уменьшилась среднесуточная выгрузка.

Участились случаи брака. Во вто-

рой декаде их насчитывается 7, из них два случая отправления поездов по негодным маршрутам (по станциям Уктус и Кольцово) и прием на занятый путь (по Свердловск-сортировочной).

До сих пор не изжит на отделении вредная практика работать с прокладцей в первую половину сутки и штурмовать во второй.

21 октября в смену дежурных по отделению т. Милославина и по узлу т. Кузнецова ночью было отправлено в Синарском направлении всего два поезда, а днем их стали отправлять пачками. В результате на участке остались к концу суток два несданных поезда.

Большие замечательства в движении вызывает неправильная регулировка некоторых диспетчеров. 18 октября диспетчер Дружининского участка Шарапов задержал на раз'езде Перегон поезд № 645, который, прибыв на станцию Дружинино с опозданием на 30 минут, на три с лишним часа выбыл из графика № 848. 21 октября Шарапов на 1 час 15 минут задержал на

раз'езде Флюс поезд № 805 из-за скрещения с 504-м. Есть случаи неправильной регулировки и у диспетчера Зюнова.

Все это говорит о том, что на отделении плохо работают с людьми, не организуют живого соревнования и обмена опытом. А ведь немало здесь хороших диспетчеров. Тов. Попов, например, добился выполнения участковой скорости на 105, погрузки—на 118 и выгрузки — на 107 процентов.

Диспетчер т. Кашина энергично борется за выполнение государственного плана погрузки. За вторую декаду октября погрузка составила у нее 173 процента к плану. Кашина широко практикует заключенные социалистических договоров с машинистами. За восемь последних дежурств по ее участку проследовало 13 поездов с соцпутьками. И остальные диспетчеры могли бы подхватить ее ценный почин. Но беда в том, что никто этим не занимается.

Е. ДОЛИНОВА.

В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде октября дорога привела в норму рабочий парк вагонов, но снизила погрузку и выгрузку, ухудшила оборот вагона.

В дорожном соревновании заняли первые места: **КУЗИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ. СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ, ТУРИНСК И ИВДЕЛЬ.**

ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ перевыполнило нормы среднесуточного пробега, технической скорости и оборота паровозов. **ПАРОВОЗНЫЕ ДЕПО ЕГОРШИНО И ВЕРХОТУРЬЕ.**

ЕГОРШИНСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК перевыполнил план годового, капитального и среднего ремонта вагонов.

КАМЫШЛОВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ и по дистанциям второй группы **НАДЕЖДИНСКАЯ.**

КУШВИНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ первой получила паспорт готовности к зиме.

ВОКЗАЛЫ СТАНЦИЙ Н-ТАГИЛ И ТАЕДА.

Не выполняли условий соревнования и отнесены на последние места: Свердловское отделение движения за три грубых нарушения Правил технической эксплуатации и невыполнение оборота вагона, станции Свердловск-сортiroвочная, Дружинино, Уктус и Монетная, Камышловское и Тюменское паровозные отделения, депо Тюмень, Свердловск-пассажирский и Надеждинский вагонные участки, Смыччинская и Алапаевская дистанция пути, Н-Тагильская дистанция связи, вокзалы станций Свердловск-пассажирская и Ирбит.

В депо Тюмень не создают условия лунинцам

Руководители депо Тюмень не могут пожаловаться на недостаток паровозников, желающих работать по-лунински. Наоборот, десятки машинистов и их бригады горят стремлением своими силами отремонтировать паровозы и содержать их в отличном состоянии, сберегать топливо и материалы, перевыполнять эксплуатационные измерители.

По сведениям главного инженера т. Белякина, в депо числятся 17 лунинских паровозов и 43 бригады. Но эти данные, мягко выражаясь, преувеличены, рассчитаны на доверчивых руководителей паровозной службы и ни в коей мере не отражают действительного положения.

К числу лунинских можно отнести лишь паровозы старших машинистов тт. Жебутинского, Ковязина и Емельянова. Эти машинисты действительно, наперекор всем трудностям и неполадкам, содержат свои паровозы в образцовом состоянии, с высокой скоростью водят поезд, дают большую экономию топлива. Но даже и эти передовики нередко встречаются с неразрешимыми в условиях депо проблемами.

—Нет у нас в депо ни смотровых канав для ремонта паровозов силами паровозных бригад, ни верстаков, ни инструмента, — говорит машинист т. Ковязин. — А главное, не дают нам запасных частей. Болта, гайки не выпростишь! Недавно у меня на паровозе вышел из строя регулятор давления. Кинулся в автоматный цех, там нет. А нужно срочно выезжать под тяжеловесный состав. Наконец, дали мне регулятор, сняв с паровоза, поставленного в промывку.

Трудно приходится машинистам, если заклинивает инжектор или другой ответственный прибор. Требуются специальные ключи: торцовые, глухие. Машинист идет к сменным арматурщикам за ключом, но им самим нужны эти инструменты, а в ночное время

совсем беда — не только ключа, но и арматурщика не найдешь.

В депо растет межпоездной ремонт. Корни его лежат в низком качестве промывочного ремонта локомотивов, особенно по дышлам и арматуре котла. Часто слесари комплексных бригад не осматривают инжектора, или протрут клапаны, а конус не очистят. Приемщики НКПС без достаточной требовательности осматривают паровозы после ремонта. В результате — межпоездной ремонт, а потом машину раньше срока приходится снова ставить в промывку.

Тюменские машинисты с большой охотой берут и водят двойные тяжеловесные поезда. Это повышает эксплуатационные показатели паровоза, помогает сберегать топливо. Но в этом они часто не находят поддержки со стороны диспетчеров.

—Берешь тяжеловес, — говорит машинист т. Емельянов, — диспетчер наобещает и «зеленую улицу» и обгон второстепенных поездов. А потом тебя пускают вслед за сборным и держат на каждой станции. Заместитель начальника депо т. Конколович систематически срывает спаренную езду, перебрасывая машинистов, помощников и кочегаров с паровоза на паровоз, подрывая заинтересованность бригад в уходе за паровозами. Все это тормозит развитие лунинского движения.

Депо Тюмень вступило в зиму с большими дефектами в подготовке паровозного парка. И чтобы не допустить сбоев в работе, не повторить печальных уроков прошлых лет, начальник депо т. Перминов, партийная и профсоюзная организации должны по-настоящему организовать лунинское движение, создать все условия машинистам-лунинцам в образцовом содержании и эксплуатации паровозов. В этом главное, что поможет коллективу паровозников успешно преодолеть трудности наступившей зимы.

И. МАКАРОВ.

Агитаторы раз'ясняют избирательный закон

Большое оживление внесло в работу агитаторов станции Свердловск-пассажирская «Положение о выборах в Верховный Совет СССР». Коммунисты, комсомольцы и беспартийные активисты, участвовавшие в прошлых выборах, приходят в партийное бюро и заявляют о своем желании работать агитаторами по раз'яснению избирательного закона среди железнодорожников.

Сейчас уже во всех сменах агитаторы приступили к чтению и раз'яснению «Положения». Вчера, например, в смене маневрового диспетчера т. Панкратова с большим подъемом прошла беседа по первой и второй главе избирательного закона. Особенный интерес проявили железнодорожники к раз'яснению пунктов о равном, тайном и прямом голосовании, равноправии женщин. Такие же беседы проведены в смене дежурного по вокзалу т. Костылевой и в багажном цехе.

На-днях партбюро станции направило агитаторов тт. Исламова, Яковлева и Усольцеву в бывший привокзальный избирательный участок для проведения агитационно-массовой работы среди населения.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро.

Консультация для агитаторов

При узлом партийном кабинете станции Надеждинск для агитаторов организованы консультации по раз'яснению «Положения о выборах в Верховный Совет СССР».

На специальном стенде устроена витрина, на которой помещены вырезки из газет, текст Конституции СССР, брошюры и книги.

Горе-строители

Вяло и неорганизованно идут строительные работы по смене перекрытия здания депо Дружинино. Сорвано уже несколько сроков окончания работ и начальник строительного участка т. Храмов, в конце концов, махнул рукой:

—Мне бы только закрыться снарядом, а штукатурку, ремонт полов и ворот можно делать и зимой, — говорит он.

Труд строителей не организован. Бригада из 12 мужчин выполняла нормы на бетонировании карнизов лишь на 40—50 процентов. Люди часами сидят курят и никто на это не обращает внимания. Качество работ крайне низкое. Перекрытие с восточной стороны имеет большой прогиб, вследствие неправильной укладки ферм. Кровля сделана так скверно, что от первых же дождей будет гнить деревоплита и разрушаться штукатурка.

На навеску 4-х зонтов Храмов дал срок один день. Но за два дня был навешан один зонт и установлена труба и то не по габариту обслуживаемых депо паровозов. После этого навеска дымовых тяжелых устройств была прекращена.

—Пусть паровозное отделение само навешивает, — рассудили горе-строители.

М. КОНДРАШЕНКО — нач. стройгруппы Свердловского паровозного отделения.

ПО НАШЕЙ ДОРОГЕ КЛУБ К ПРАЗДНИЧНЫМ ДНЯМ

Хорошо оборудован в этом году клуб станции Верхотурье. Заново переложены печи, отремонтирован и покрашен зрительный зал, приведена в порядок сцена.

При клубе организована мощная радиоустановка и кинобудка, над оборудованием которых много потрудился молодой радиотехник т. Зязин.

Сейчас в клубе заметно оживилась массовая работа.

К праздничным дням хор железнодорожников под руководством т. Наковецкой готовит народные песни, уральские частушки. Драмкружок репетирует сценки. Несколько музыкальных номеров исполнит на баяне т. Тимошенко. С новой программой выступит духовой оркестр.

А. ДВОРНИКОВ — председатель правления клуба.

Предпраздничные концерты

Из поездки по Богословскому и Алапаевскому участкам вернулась бригада художественной самодеятельности Н-Тагильского клуба им. Горького, возглавляемого т. Поздняковым.

Кружковцы побывали с предпраздничными концертами на полевых станциях и разъездах. Бригада, состоящая из танцоров, певцов и декламаторов, обслужила концертами более трех тысяч железнодорожников.

Культурное общежитие

В нынешнем году хорошо подготовился к зиме кондукторский резерв станции Верхотурье. В общежитии кондукторов произведен капитальный ремонт печей, оконных подушек и полов, во всех комнатах заново сделаны трафаретные орнаменты, покрыта масляной краской панель.

Культурно оборудован красный уголок. Теперь в свободное от работы время кондукторы проводят здесь свой досуг: читают газеты, слушают радио, беседы агитаторов.

К. БАБАЙЛОВ — начальник кондукторского резерва.

К зиме готовы

Своевременно закончил подготовку к зиме коллектив станции Бушва. Особенно большая работа была проведена по оздоровлению станционных путей. Под руководством дорожного мастера т. Меркулова, станционные работники вместе с путейцами подняли на балласт десять стрелочных переводов, уложили в путь 1832 шпалы и сменили 215 дефектных рельсов.

Кроме того, движением своими силами отремонтировали и побелили все служебные помещения, переложили печи, заготовили дрова.

В подготовке к зиме особенно отличились весовщики тт. Зонов и Герасимович, стрелочница т. Шумова и другие.

А. МОРОЗОВ — начальник станции инженер-лейтенант движения.

Письма в редакцию

Благодарю за воспитание сына

Уходя в армию, я определил своего 15-летнего сына, не имеющего квалификации, в электродепо станции Свердловск-сортiroвочная.

Руководители депо, систематически оказывая сыну материальную поддержку, помогли ему овладеть квалификацией слесаря. Сейчас он успешно работает помощником ма-

шиниста электровоза.

Приношу сердечную благодарность начальнику электродепо т. Зинькову, его заместителю т. Фурманову, а также машинистам тт. Владыкину, Дьячкову, Абросимову, Тюрипу и Бармину за воспитание сына.

Лейтенант ПЯНКОВ — демобилизованный из Красной Армии.

Задерживают премии за экономию топлива

Ровно пять месяцев назад контролер депо Камышлов направила в финансовый отдел управления дороги платежные ведомости по экономии топлива паровозными бригадами за апрель, но до сих пор не получила документа об утверждении.

Приходится удивляться такому

отношению руководителей финансового отдела к поощрению людей, сберегающих топливо и государственные средства.

А. БАРКОВ, А. КАЗАНЦЕВ, Д. НЕСТЕРОВ и др. машинисты.

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