

ПУТЕВКА

Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 139 (2769)

Четверг, 22 ноября 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Верному соратнику Ленина и Сталина Михаилу Ивановичу Калинин

Дорогой Михаил Иванович!

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) и Совет Народных Комиссаров Союза ССР сердечно приветствуют Вас в день Вашего семидесятилетия.

Советский народ высоко ценит Ваши заслуги перед Родиной, как одного из видных организаторов и строителей коммунистической партии и Советского государства. Вашу свою сознательную жизнь—более пятидесяти лет—Вы отдали революционной борьбе за интересы рабочих и крестьян. Вы были всегда стойким последователем и верным соратником Ленина и Сталина.

Свыше двадцати шести лет Вы являетесь руководителем Верховного органа Советского государства. Находясь на этом посту, Вы все эти годы отдавали все свои силы, знания и богатый жизненный опыт революционера-большевика делу укрепления союза рабочих, крестьян и интеллигенции, упрочению дружбы между народами Советского Союза. На этой работе по усилению и возвышению Советского государства Вы заслужили глубокое уважение всей партии и горячую любовь трудящихся нашей страны.

В Вашем лице партия большевиков, народы Советского Союза чувствуют сегодня государственного деятеля ленинского-сталинского типа, принципиального, простого и сердечного, родного широким массам советских рабочих, крестьян и интеллигенции.

От всей души желаем Вам, дорогой Михаил Иванович, многих лет здоровья для плодотворной работы на благо нашей великой Родины.

Центральный Комитет
Всесоюзной Коммунистической
партии (большевиков).

Совет Народных
Комиссаров Союза ССР.

Председателю Президиума Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик товарищу Михаилу Ивановичу Калинин

Дорогой Михаил Иванович!

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик шлет Вам, верному соратнику Ленина и Сталина, руководителю Верховного органа Советского государства, в день Вашего семидесятилетия, свой горячий привет.

Более пятидесяти лет своей жизни Вы отдали беззаветному служению нашему народу. На протяжении свыше четверти века, являясь руководителем Верховного органа Советского государства, Вы работаете, не покладая рук, над укреплением Союза Советских Социалистических Республик.

Ваша государственная деятельность, тесная связь с рабочими, крестьянами и интеллигенцией нашей страны, Ваша мудрость, доступность и простота снискали Вам любовь и глубокое уважение всех народов нашего многонационального Советского Союза.

В дни Великой Отечественной войны Ваш голос, пламенного патриота, вдохновлял народы нашей Родины на непримиримую борьбу с заклятым врагом.

Ваш большой государственный и жизненный опыт оказывает народам Советского Союза неоценимую помощь в деле дальнейшего укрепления могущества нашего Советского государства.

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик желает Вам, дорогой Михаил Иванович, здоровья и сил на многие годы для дальнейшей плодотворной деятельности на благо народов нашей Родины.

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК.

„В годы войны государственные деятели СССР были так же бесстрашны в бою и беспощадны к врагам народа, как был Ленин, были так же, как Ленин, свободны от паники, так же правдивы и честны, так же любили свой народ, как любил его Ленин, как любит его Сталин“.

(„ПРАВДА“).

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР

О НАГРАЖДЕНИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР ТОВАРИЩА МИХАИЛА ИВАНОВИЧА КАЛИНИНА ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

За выдающиеся заслуги в деле строительства и укрепления Советского государства наградить Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР товарища Михаила Ивановича Калинин в день его семидесятилетия орденом Ленина.

Заместитель Председателя
Президиума Верховного Совета СССР
Н. ШВЕРНИК.

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 19 ноября 1945 года.



Перспективы восстановления и развития железнодорожного транспорта

Центральный Комитет партии и Совет Народных Комиссаров СССР приняли огромной государственной важности решение о составлении пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта на 1946—1950 гг.

Многочисленная армия железнодорожников встретила это решение с большим воодушевлением. Она рассматривает его как проявление исключительной заботы и внимания, которые постоянно уделяют железнодорожному транспорту партия, правительство и лично товарищ Сталин.

Гигантская работа по реконструкции и техническому оснащению железнодорожного транспорта была проделана за годы сталинских пятилеток. В результате этого железные дороги оказались подготовленными к войне и успешно справились с задачами военного времени.

Немецко-фашистские захватчики нанесли железнодорожному транспорту нашей страны колоссальный ущерб. Именно этим объясняется тот факт, что, несмотря на большой размах восстановительных работ и героический труд восстановителей, раны, нанесенные врагом хозяйству транспорта, не могли быть полностью залечены в ходе войны. Хозяйство дорог капитально еще не восстановлено.

Железнодорожный транспорт должен восстанавливаться и перестраиваться быстрее других отраслей хозяйства. И это понятно. Если железные дороги не обеспечат полностью перевозок, это может серьезно осложнить выполнение задач, поставленных сейчас перед народным хозяйством.

И. КОВАЛЕВ
Народный Комиссар
Путей Сообщения СССР

Каковы же в основном задачи и перспективы транспорта на ближайшее пятилетие? К концу пятилетия необходимо будет ежедневно грузить вагонов примерно в два раза больше, чем в настоящее время; более чем в два раза должны быть увеличены и пассажирские перевозки.

Крупнейшие изменения в размещении производительных сил, происшедшие за годы войны, требуют резкого увеличения объема перевозок в районах Урала, Сибири, Донбасса, Криворожья и на дорогах, связывающих центр страны с прибалтийскими портами, с западными и восточными районами страны.

Для улучшения работы железных дорог Урала—Сибири, Поволжья и Донбасса правительство приняло решение о создании в этих районах железнодорожных округов. Это значительно укрепит руководство доро-

гами, вошедшими в состав округов, и обеспечит общее улучшение эксплуатационной работы.

Необходимо отметить, что, несмотря на основательную реконструкцию и техническое перевооружение, железнодорожный транспорт Урала и Сибири отставал от общего уровня индустриального развития этих районов. В самом деле, грузовое движение на дорогах Урала—Сибири в 1940 году превышало среднесетевое на 68 процентов, а техническое оснащение их было ниже среднесетевого. Между тем в течение 1940—1944 годов отправление грузов на этих дорогах увеличилось на 21 процент и в 1945 году возрастает еще более.

В годы первой послевоенной пятилетки продукция народного хозяйства значительно превысит довоенный уровень и вызовет увеличение грузооборота железных дорог.

Наряду с восстановлением и усилением пропускной способности существующих дорог нам придется строить новые магистрали. Сооружение их вовлечет в эксплуатацию богатейшие природные ресурсы нашей страны. Важнейшее значение имеет строительство дорог, направленных к усилению связей центральных районов с Сибирью и Дальним Востоком, укреплением связей

(Окончание на 2-й стр.)

Перспективы восстановления и развития железнодорожного транспорта

(О К О Н Ч А Н И Е)

Кузбасса и Караганды с Уралом и Средней Азии — с Сибирью. Для усиления пропускной способности выходов из Богословско-Надеждинского района, из Соликамска и Кизеловского бассейна, а также направления Челябинск — Свердловск необходимы сооружение разгружающих линий, электрификация грузонапряженных направлений и частичная укладка вторых путей. Важнейшей задачей является также дальнейшее укрепление железнодорожных связей Донбасса, Криворожья и Кавказа с другими районами страны.

Выполнение такой большой программы возможно лишь при максимальной механизации и индустриализации строительства.

Для строительства и восстановления мостов необходимо построить заводы по изготовлению металлических пролетных строений и организовать производство железобетонных крупноблочных сборных конструкций, облицовочного камня, обработку и пропитку дерева и т. д.

Одна из основных наших задач — это решительное улучшение верхнего строения пути. Необходимо заменить около 60 тысяч километров рельсов и перейти на укладку рельсов более тяжелого типа. Это повысит безопасность и скорость движения поездов, даст возможность увеличить нагрузку вагонов и достичь значительной экономии металла за счет уменьшения износа рельсов.

Огромное значение будет иметь укладка пути на щебеночный балласт. Применение щебеночного балласта улучшит состояние пути, сократит общие эксплуатационные расходы по содержанию пути в два — три раза.

Составной частью реконструкции железнодорожного транспорта должна быть электрификация железных дорог, в первую очередь дорог Урало-Сибирского направления. Электрическая тяга по сравнению с паровой повысит провозную способность однопутных железных дорог примерно до 200 процентов и двухпутных — до 150—170 процентов, сократит эксплуатационные расходы на 30 процентов, штаты — на 25 процентов. Сократится расход топлива, причем на тепловых электростанциях в большинстве случаев можно применить местное низкосортное топливо. Работа электрифицированных железных дорог в зимних условиях несомненно устойчивее и надежнее, что объясняется отсутствием на электровазонах аппаратуры, содержащей воду.

Особое значение приобретает применение тепловозной тяги.

По сравнению с паровозами тепловозы имеют ряд технико-экономических преимуществ: расход топлива сокращается примерно в четыре раза, стоимость эксплуатации тепловозов (топливо, ремонт, обслуживание, экипаж и проч.) на 35 процентов ниже стоимости эксплуатации конденсационных паровозов.

Способность тепловоза проходить без экипажа расстояние до 800 километров и более дает возможность сократить число основных и оборотных депо, а следовательно, снизить

эксплуатационные расходы, улучшить управление движением поездов, ускорить оборот подвижного состава.

На тепловозную тягу в первую очередь необходимо перевести ряд участков железных дорог Сибири и особенно Прикаспийской низменности. Введение ее здесь особо желательно вследствие тяжелых условий водоснабжения и наличия на месте жидкого топлива. С большой эффективностью тепловозы могут быть использованы в районах Средней Азии, Северного Кавказа и Поволжья, где в ближайшие годы резко возрастает добыча нефти, что решает проблему топлива для тепловозов.

Несмотря на электрификацию и перевод части участков на тепловозную тягу, основным двигателем остается паровоз.

Сохраняя в большинстве существующие типы паровозов, мы должны будем уделять исключительное внимание их модернизации и в первую очередь — повышению теплотехнических качеств и улучшению механизации процессов труда паровозных бригад. Предстоит также немалая работа по проектированию и строительству новых, более совершенных локомотивов.

Механизация процессов экипажки паровозов, увеличение мощности электростанций и усиление устройств водоснабжения — все это позволит повысить эффективность использования паровозного парка.

Особое внимание должно быть обращено на улучшение качества воды для паровозов путем строительства водоумягчителей.

За годы сталинских пятилеток грузоподъемность вагонного парка увеличилась на 60 процентов. Удельный вес большегрузных вагонов возрос с 5,5 до 30 процентов. Однако парк грузовых вагонов как по численности, так и по подъемной силе все еще отстает от требований, предъявляемых перевозками. Чтобы удовлетворить эти требования, необходимо пополнить вагонный парк большегрузными вагонами, саморазгружающимися вагонами (гондолами) для перевозки массовых грузов (угля, руды). Что касается пассажирских вагонов, то при строительстве их следует применять цельнометаллические конструкции, повышающие их прочность.

Транспорт получит значительное пополнение подвижного состава. Принятое правительством решение о создании общесоюзного Наркомата транспортного машиностроения разрешит вопрос о производстве для железнодорожного транспорта паровозов, вагонов, специальных машин и станков.

Безопасность движения и высокий уровень пропускной способности железных дорог обеспечиваются в значительной степени современными устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

Одним из наиболее надежных способов повышения пропускной способности однопутных железных дорог и безопасности движения является диспетчерская централизация. Она позволяет управлять стрелками и сигналами промежуточных раздельных пунктов при помощи одного диспетчера. В предстоящий период необходимо ввести диспетчерскую централизацию на

протяжении 1,1 тысячи километров и оборудовать автостопами и каб-сигнализацией 11,5 тысячи километров пути. Эти устройства увеличат безопасность движения, обеспечат автоматическое торможение поезда перед запретительным сигналом. Предстоит также дальнейшее оборудование железных дорог автоматической блокировкой. Она должна быть восстановлена и построена вновь на протяжении более 15 тысяч километров. На менее напряженных линиях намечается строительство полуавтоматической блокировки.

Внедрение радиосвязи для внутростанционного командования является мероприятием, которое должно обеспечить лучшее использование маневровых локомотивов, повысить темпы формирования поездов и улучшить технологический процесс работы станций.

Большое значение имеет дальнейшее восстановление и развитие железнодорожных узлов и станций, особенно сортировочных.

В настоящее время размещение сортировочных станций не соответствует существующему и намечаемому на ближайшее пятилетие распределению эксплуатационной работы. Строительство и развитие сортировочных станций необходимо в первую очередь на дорогах Урала и Сибири.

Важнейшей задачей железнодорожного транспорта является всемерное улучшение качественных показателей, ускорение оборота вагонов.

В годы войны время оборота вагонов увеличилось. Это вызвано значительными разрушениями хозяйства ряда железных дорог, удлинением рейса вагона и увеличением простоя вагона под грузовыми операциями. На 1950 год время оборота вагона мы намерены сократить примерно до семи суток. Ускорение оборота будет означать решительное улучшение всех звеньев эксплуатационной работы, даст возможность значительно увеличить погрузку. Что нужно сделать, чтобы добиться этого? Прежде всего необходимо резко сократить рейс вагона, простои вагонов под грузовыми операциями и повысить техническую и коммерческую скорость движения. Это будет достигнуто путем введения электрической и механической централизации стрелок, улучшения внутростанционной связи и ряда других реконструктивных и строительных мероприятий.

Оборудование грузовых вагонов автосцепкой, насыщение грузового парка автотормозами открывают возможность полного перехода к концу пятилетия на автосцепку и автоторможение. Это также сократит простои подвижного состава на сортировочных станциях.

Для того, чтобы добиться сокращения простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой, необходимо развить производство погрузочных механизмов и улучшить транспортное хозяйство на путях клиентуры.

Одним из решающих средств ускорения оборота вагонов будет сокращение к концу пятилетия рейса вагона на 25—30 процентов. Путь к этому — рационализация грузовых потоков, ликвидация перациональных и встречных перевозок, сокращение дальности перевозок и решительная борьба с практикой кружных направлений.

Улучшение использования подвижного состава может быть достигнуто не только за счет ускорения его оборота, но и за счет увеличения нагрузки вагона путем полного использования его подъемной силы и увеличения объема кузова четырехосного вагона.

Надо добиться, чтобы погрузка, выгрузка и движение поездов производились днем и ночью равномерно. Наряду с этим транспорт должен потребовать от клиентуры равномерной грузовой работы в течение месяца, ибо неравномерность ее не только ведет к потере погрузки, но и создает затруднения в движении поездов.

Наконец, надо усилить маршрутизацию перевозок, которая является могучим рычагом ускорения оборота вагона и значительно облегчает деятельность сортировочных станций. Дальнейшее увеличение маршрутизации является важнейшей народнохозяйственной задачей.

В результате усиления технической вооруженности железнодорожного транспорта и повышения качества его работы себестоимость перевозок к концу пятилетия значительно снизится. Это будет достигнуто на основе подъема производительности труда и сокращения материальных затрат, в частности, путем снижения расхода топлива на паровозах и перевода ряда участков на электрическую и тепловозную тягу. На снижение расхода топлива должны повлиять также улучшение качества топлива в связи с постройкой угольных обогатительных фабрик, улучшение качества смесей и брикетирования мелкого угля.

Наряду с мерами экономии топлива необходимо максимально использовать

местные топливные ресурсы. В настоящее время расход топливных отходов на железных дорогах составляет немногим больше половины довоенного. Доведение их расхода только до довоенного уровня даст возможность сэкономить 180 тысяч тонн полноценного угля в год. Руководители дорог и научно-исследовательские учреждения НКПС должны уделить серьезнейшее внимание широкому использованию гудрона, сланцев, торфа и других горючих.

Огромные строительные работы и огромный размер перевозок в ближайшее пятилетие могут быть успешно выполнены при наличии постоянных, хорошо обученных и дисциплинированных кадров рабочих, служащих и инженерно-технических работников, при наличии правильной оплаты труда и нормальных культурно-бытовых условий.

За пятилетку нам нужно подготовить и повысить квалификацию более трех миллионов рабочих. Для подготовки машинистов и других ведущих профессий железнодорожного транспорта предусматривается организация технических школ повышенного типа с 2—3-летним обучением. К концу пятилетия они будут выпускать до 30 тысяч человек в год.

Предстоит большая работа по подготовке инженерно-технических кадров в транспортных вузах и техникумах НКПС. Для подготовки высшего командного состава предполагается открытие в Москве Академии железнодорожного транспорта.

Под руководством большевистской партии, выполняя указания товарища Сталина, железнодорожники не только залечат раны, нанесенные транспорту войной, но двинут его вперед по пути прогресса и процветания.

(«Правда» за 16 ноября)

Успех диспетчера Ткаченко

Борясь за право первыми подписать новогодний отчет уральцев товарищу Сталину, передовые люди Н-Тагильского отделения добиваются новых успехов в труде.

В ночь на 20 ноября диспетчер т. Ткаченко предоставил машинисту т. Бельтюкову «зеленую улицу» и последний проследовал по участку Кушва—Верхотурье без набора воды, в два раза быстрее положенного времени. Это дало возможность во-время подать под погрузку угля 82 вагона.

В эти же сутки т. Ткаченко подвел из Гороблагодатской на Смычку 5 поездов сверх задания, чем обеспечил вывод всех поездов с Верхотурского участка.

Оперативно работали дежурный по отделению Балакин Вениамин и диспетчер Виктор Балакин.

А. ШАХЛОВИЧ — начальник распорядительного отдела инженер-майор движения.

Почин надеждинцев подхвачен

Письмо машинистов депо Надеждинск тт. Скулкина и Старкова нашло горячий отклик среди паровозников депо Егоршино.

— Я одобряю почин надеждинцев, — заявил выступивший на собрании лучший машинист депо Петр Никитич Лежнин, — и полностью принимаю условия соревнования. Будем с высокой скоростью водить поезда, успешно преодолевать трудности зимы.

Машинисты единодушно приняли решение, в котором обязались годовой план перевозки грузов выполнить к 25 декабря и завоевать право первыми по дороге подписать новогодний отчет уральцев великому вождю народов Генералиссимусу товарищу Сталину.

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