

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 142 (2772) Четверг, 29 ноября 1945 г. Год издания 12-й Цена 15 коп.

За четкую, безаварийную работу

Советским железнодорожникам вверены огромные материальные ценности: технические средства транспорта и перевозимые грузы. Железные дороги перевозят самый ценный в мире капитал—людей. Вот почему у железнодорожников должны быть особо развиты высокая бдительность и ответственность в выполнении служебного долга.

«Бесперебойная и безаварийная работа железных дорог требует слаженности во взаимозависимых частях транспорта. Все работники железнодорожного транспорта должны работать в строгом порядке, на основе строгой дисциплины» — записано в Правилах технической эксплуатации железных дорог СССР.

Большинство железнодорожников за годы войны научилось работать организованно и строго блюсти железную воинскую дисциплину. Немало у нас людей, которые за десятилетия, за период всей своей работы на транспорте, не допустили ни одного случая брака и аварии.

Сегодня в нашей газете машинист первого класса депо Свердловск-пассажирская Иван Васильевич Рапосов рассказывает о своем 30-летнем опыте безаварийной работы. Сознательным отношением к труду, высокой бдительностью этот патриот предупредил немало возможных крушений и аварий, спас жизни сотням людей, сберег большие государственные ценности.

Но есть, к сожалению, и такие люди, которые забыли о своем долге, есть и командиры, пренебрегающие воспитанием своих подчиненных в духе железной дисциплины и высокой бдительности. Только этим можно объяснить, что за последнее время на дороге резко возросли брак и аварии, наносящие огромный ущерб грузоперевозкам.

За 25 дней ноября только паровозники допустили свыше 100 случаев грубейшего брака и аварий. Особенно неблагоприятно положение в паровозных депо Свердловск-сортiroвочная и Тюмень.

В депо Свердловск-сортiroвочная много молодых паровозников, впервые встретившихся с трудностями зимы. Но ни начальник депо т. Перекальский, ни партбюро во главе с т. Чуписом не проявляют должной заботы об их обучении и воспитании. Молодой машинист Бондарь, не зная правил торможения,

в ноябре дважды подряд проехал закрытые сигналы. 19 ноября машинист Брюханов заснул на паровозе и проехал станцию.

Увеличился брак и по вине машинистов. Вследствие беспечности командиров и особенно начальника т. Минюхина, станция Смычка стала очагом брака и аварий. 29 октября здесь пассажирский поезд отпустили по неготовому маршруту. 1 ноября дежурный по станции Бородин принял пассажирский поезд на занятый путь. 4 ноября по вине стрелочника Сютиной произошел сход тендера паровоза на стрелке. И так почти ежедневно.

Вместо решительной борьбы с браком и авариями, систематического повышения деловой квалификации железнодорожников и создания им нормальных бытовых условий, отдельные командиры формально относятся к обеспечению безопасности движения поездов.

На станции Аппаратная, с легкой руки начальника т. Афанасьева, не изучают, а лишь зачитывают Правила технической эксплуатации по 250 параграфов за один вечер. Люди дежурят без смены по целым суткам. Недавно здесь, по распоряжению Афанасьева, вручную покатили вагон навстречу поезду, а потом поврежденный вагон трактором стащили под откос.

Эти тревожные сигналы обязывают командиров предприятий, ревизоров по безопасности движения, партийные и профсоюзные организации решительно взяться за укрепление воинской дисциплины, наладить повседневную техническую учебу, чаще инструктировать людей, разбирать каждый случай брака, предупреждая его повторение, с тем, чтобы каждый железнодорожник в теории и на практике хорошо усвоил Правила технической эксплуатации и должностные инструкции, особенно по сигнализации, работал четко, безаварийно.

Через месяц железнодорожники Свердловской, вместе со всеми уральцами, по славной традиции дадут отчет о выполнении своей клятвы великому Генералиссимусу Советского Союза товарищу Сталину. К этому знаменательному дню мы должны прийти с досрочным выполнением годового государственного плана перевозок, с новыми успехами в продвижении поездов строго по новому зимнему графику.

Передовой стрелочник

С 1910 года работает на транспорте Тимофей Александрович Шипин. Был он и главным кондуктором и составителем, а начиная с 1929 года работает старшим стрелочником на станции Азанка.

Тимофей Александрович каждый год одним из первых получает паспорт готовности к зиме. Он не допустил ни одного брака в работе. Стрелки его всегда в отличном состоянии.

За образцовое содержание стрелок за бдительность, проявленную в годы Отечественной войны правительство наградило тов. Шипина медалью «За трудовую доблесть». Воодушевленный наградой тов. Шипин, несмотря на преклонный возраст, обязался впредь работать еще лучше, передавать свой опыт молодым рабочим.

В. ПУТИЛОВ—весовщик станции Азанка.

Герой Социалистического Труда А. К. Черепанов— кандидат в Свердловскую Сталинскую окружную избирательную комиссию по выборам в Совет Союза Верховного Совета СССР

Клуб до отказа переполнен рабочими, служащими, инженерно-техническими работниками железнодорожного узла Свердловск—сортiroвочная.

Открывается занавес, сцена украшена предвыборными лозунгами и плакатами, портретами вождей партии и советского правительства.

Собрание, посвященное выдвижению кандидата в Свердловскую Сталинскую окружную избирательную комиссию по выборам в Совет Союза Верховного Совета СССР, открывает председатель Свердловского райпрофсожа тов. Сысоев.

Слово берет секретарь партийного бюро станции Свердловск-сортiroвочная тов. Бородин.

—Я рекомендую выдвинуть кандидатом в окружную избирательную комиссию Героя Социалистического Труда Аналиа Калистратовича Черепанова.

Тов. А. К. Черепанов родился в 1913 году в семье крестьянина середняка деревни Потаскуево, Тугулымского района, Свердловской области, Член ВКП(б) с 1944 года. На транспорте с 1933 года.

В настоящее время работает машинистом-инструктором по углеподъемным кранам Свердловского отделения паровозного хозяйства.

За выдающиеся заслуги перед родиной тов. Черепанову А. К. в 1943 году присвоено звание Героя Социалистического Труда. В 1945 году награжден орденом «Знак почета».

Собрание единогласно постановило выдвинуть кандидатом от железнодорожного узла Свердловск-Сортiroвочная в Свердловскую Сталинскую окружную избирательную комиссию по выборам в Совет Союза Верховного Совета СССР Героя Социалистического Труда техника-лейтенанта тяти Черепанова Аналиа Калистратовича.



Выполним годовой государственный план погрузки к 25 декабря!

Вчера, 28 ноября, в 6 часов вечера состоялось дорожное селекционное совещание о ходе соревнования железнодорожников за честь первыми подписать новогодний отчет уральцев великому вождю народов товарищу Сталину.

Первым выступил начальник Н. Тагильского отделения директор-подполковник движения т. Тышков.

— Коллектив нашего отделения, — говорит он, — единодушно решил завершить годовой государственный план погрузки к 11 декабря и к дню подписания отчета уральцев великому вождю отгрузить 20 тысяч вагонов сверх плана. Железнодорожники станции Смычка, в соревновании с металлургами, берутся ежедневно грузить сверх задания по 150 вагонов. Паровозники и вагонники горячо поддерживают эти мероприятия.

12 бесед о „Положении“

Деятельно готовятся к выборам в Верховный Совет СССР железнодорожники Камышловского узла. К избирательным участкам прикреплены агитаторы, организуются агитпункты.

В паровозном депо работает 50 агитаторов. Лучший из них коммунист тов. Сметанин провел с рабочими комплексных бригад 12 бесед по «Положению о выборах в Верховный Совет СССР».

Большую агитационную работу провели агитаторы тт. Государских—техник НЖЧ, и Решетников—начальник путевых мастерских.

Н. ШИРСКОВСКИЙ—секретарь узлового парткома.

Вызываем на соревнование коллектив Надеждинского отделения.

Начальник Надеждинского отделения тов. Шанаурин от имени своего коллектива принимает вызов и просит тагильчан увеличить подачу порошника под погрузку руды и угля.

Один за другим выступают начальники отделений и от имени всех железнодорожников берут обязательство работать в декабре с новым напряжением, выполнить годовой план погрузки по дороге к 25 декабря, полностью обеспечить заводы Урала сырьем и топливом.

— Коллектив Тюменского отделения, — говорит тов. Харченко, — уже завершил государственный план погрузки 1945 года и на сегодня отгрузил сверх плана 1300 вагонов. К 1 января мы дадим 5 тысяч вагонов сверхплановой погрузки, с че-

стью выполним свои обязательства, взятые перед товарищем Сталиным!

Вызываем на соревнование Камышловское отделение.

В заключение выступил начальник дороги вице-генерал-директор Путь Сообщения 2-го ранга тов. Багаев.

— Ваши обязательства, — говорит т. Багаев, — трудовой энтузиазм железнодорожников, борющихся за выполнение священной клятвы уральцев товарищу Сталину, дают полную уверенность в том, что государственный план погрузки 1945 года дорога завершит досрочно, к 25 декабря. Разрешите от имени коллектива дороги заверить в этом Народного Комиссара Путь Сообщения товарища Ковалева. Давайте работать в эти дни, товарищи железнодорожники так, как нас учит товарищ Сталин!

Задание перевыполнено

В ночь на 28 ноября успешно справились со сменным заданием, особенно по развозу местного груза, диспетчеры Свердловского отделения. Развоз местного груза выполнен на 110 процентов.

Хорошо обеспечивал продвижение поездов диспетчер Баженовского участка т. Видулов. Эстафетный поезд, идущий под выгрузку на Камышлов-

ское отделение, проследовал по участку на 1 час 20 минут быстрее графика.

Четыре поезда сверх нормы сдали на Южно-Уральскую дорогу диспетчер Синярского участка т. Калинин, С. ВИШНЕВСКИЙ—ст. помощник начальника распорядительного отделения инженер-лейтенант движения.

Выведем депо из отставания

Собрание было многолюдным. Паровозники депо Тюмень обсуждали письмо надеждинских машинистов тт. Скулкина и Старкова.

—У нас в депо много хороших машинистов, а депо самое отстающее на дороге, — сказал машинист т. Гордеев. — Выведем же депо из этого позорного отставания, чтобы завоевать честь подписать новогодний

отчет уральцев нашему вождю и учителю товарищу Сталину.

Паровозники приняли решение включиться в социалистическое соревнование на весь зимний период, изжить брак, по-ленински улаживать за паровозами, развернуть техническую учебу.

И. БУТОРИН—секретарь партбюро.

Трибуна стахановского опыта

30 ЛЕТ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ НА ПАРОВОЗЕ

И. В. РЯПОСОВ — машинист 1-го класса
депо Свердловск-пассажирская



чтобы никто из бригады ни на минуту не задремал. Только благодаря бдительности мне удалось предотвратить не раз возможные аварии. Я помню, как наш поезд принимал на занятый путь в 1936, 1943, 1944 и 1945 гг. Получалось это при очень отдельных случаях, на рушащихся Правилах и инструкциях движения поездов. И несмотря на то эти случаи были ночью, я все же замечал опасность и принимал меры к остановке поезда. Во всех случаях возможные аварии были предотвращены.

ВНИМАНИЕ СИГНАЛАМ

Как видите, бдительность требуется всегда. Но самое главное внимание при этом нужно уделять сигналам.

Отправление. После свистка отправления я смотрю назад вдоль состава, затем вперед — на выходной сигнал, на пути и расположенные впереди все другие сигналы. Этого же требую от своего помощника. Необходимо убедиться, на месте ли хвостовые сигналы, кондукторы, проводники, нет ли сигнала задержки. Подходя к стрелочной улице, определяю показание всех стрелочных указателей.

В пути. Все время смотрю вперед — исправлен ли путь, свободен ли он. Если впереди виден сигнал, даю команду помощнику повторить показания его. В это же время наблюдаю и за ходом состава, смотрю за его состоянием. В пути следования я почти ни на минуту не выпускаю тормозную рукоятку, и в любое время готов принять меры к экстремному торможению.

Прибытие. Подъезжая к станции, я прежде всего даю команду помощнику повторять показания всех входных сигналов. Сам смотрю за свободностью пути, за направлением стрелочной улицы, за показаниями стрелок и сигналами стрелочников.

Наблюдение за сигналами, четкое выполнение их — святая обязанность наша в любое время дня и ночи, при любой погоде. Таким образом при всех условиях я никогда не допускал аварий. В сентябре текущего года вел свой поезд на станцию Свердловск-пассажирская. При подходе заметил, что стрелочные указатели дают направление не на пятый, как должно быть, а на третий, занятый другим составом путь. Даю команду своему помощнику:

состава, а не в депо. Поэтому приходится весьма строго осматривать его. Сразу же устраняем все неисправности силами бригады, затем я даю указание своему помощнику и кочегару смазать все трущиеся части локомотива, особенно кулисное движение. Топка принимается особенно тщательно. Огонь в ней должен быть ровным и сильным, особенно в зимнее время. Все измерительные приборы и приборы управления я внимательно проверяю лично сам.

Если в бригаду ко мне приходит новый человек, я знакомлюсь с ним не только по имени и фамилии, но и узнаю его способности. Необходимо постепенно приучить его к порядку на паровозе, воспитать определенные волевые качества, а затем уже поставить к выполнению ответственных поручений.

ГЛАВНОЕ — БДИТЕЛЬНОСТЬ

Перед отправлением поезда я сам внимательно слежу за подготовкой паровоза.

Получив от главного кондуктора бланк разрешения на следование на соседнюю станцию, внимательно прочту его, и уже знаю, при каком сигнале, с которого пути разрешается отправление на перегон. Также получаю справку поездного вагонного мастера об исправности авто-тормозов.

Наконец — свисток главного кондуктора. Плавню трюгаю состав с места и внимательно прислушиваюсь к ходу машины, одновременно наблюдаю за действиями бригады и смотрю вперед, на пути.

Ни на минуту не забываю о том, что веду самое ценное нашей страны — граждан Советского Союза и поэтому бдительно выполняю все требования Правил технической эксплуатации сам и этого же требую от своей бригады. Смотрю,

— Смотрите внимательно! Принимают на занятый путь!

Помощник подтвердил мою команду. Принимаю меры к экстремному торможению. Наш трудовой остановился в 12 метрах от последнего вагона, стоящего на станции другого пассажирского поезда. Нужно заметить, что была глухая, темная ночь, шел проливной дождь и поезд шел тендером вперед в кривой стрелочной улице.

УЧУСЬ САМ, УЧУ ЛЮДИ

Промоту я имел небольшую — окончил всего три класса сельской школы. Но когда явилось желание овладеть техникой вождения паровоза, упорно учился по учебнику Голубева, инструкциям паровозного машиниста. В 1918 году выдержал экзамен на право управления локомотивом, а в 1935 году в числе первых получил звание машиниста 1-го класса.

За эти годы обучил десятки машинистов и помощников. Достаточно сказать, что и моя напарница Тамара Черных — сейчас опытный машинист пассажирского паровоза.

Передавая свой опыт долголетней безаварийной работы, в тоже время проявляю требовательность к членам своей бригады, контролирую выполнение своих распоряжений.

Этим только воспитывается слаженность и дисциплина в бригаде. Понибрательства на паровозе быть не должно, а то один заснет, другой на это рукой махнет и так получается авария.

ЛУНИНСКИЙ УХОД ЗА МАШИНОЙ

От исправности машины, от лунинского ухода за ней, зависит и безаварийная работа, рождение поездов без остановок на перегонах.

Мы любим свою машину. Нынче сами на свои средства и своими силами покрасили паровоз, остеклили и утеплили его. В результате любовного отношения, машина нам обеспечивает установленные скорости по перегонам и систематически совершает пробег 12 тысяч вместо 5 тысяч километров между промывками, без захода в депо и межпоездного ремонта.

ВЫВОДЫ

Таким образом, следующие пять основных условий обеспечивают нам безаварийную, культурную работу на паровозе:

Первое — внимательное изучение и строгое выполнение Правил технической эксплуатации, инструкций по движению и сигнализации;

Второе — знание профиля своего участка, схемы путей станций, стрелочных улиц;

Третье — бдительность во всей работе, начиная от приема машины до конца сдачи дежурства, внимание к сигналам, выполнение их как святой обязанности;

Четвертое — требовательность к членам бригады в выполнении должностных инструкций;

Пятое — любовное отношение к машине, на которой работаешь.

ЦАМ Путь

— Мы, демобилизованные, никак не можем получить зимнее обмундирование, — пишет весовщик станции Азаника тов. Путилов.

Обмундирование есть на складе в Егоршино, но бухгалтер отделения движения Беренев, видимо, «из финансовых соображений», не добивается разрешения из Свердловска на выдачу его демобилизованным.

— Директор клуба им. Горького Гороховский, секретарь парторганизации К. Пылов и пред. местного Выкова не обеспечили дровами 12 семей военнослужащих, — пишет из Н. Тагила т. Петрова. Резолюций они написали много, а дров нет.

— Приданое для новорожденных не поступило. Нет на базе, — неизменно отвечает в магазине «Продукты» — пишут из Туринска домохозяйки тт. Архипова, Рожкина, Милутина, Клиневская. Развоз закон написан не для руководителей Егоршинского ОРСа?

Где же стрелка?

Запущено стрелочное хозяйство станции Надеждинск-сортiroвочная. Стрелки грязные, заалены смерзшимся мусором. Рисунок Б. ГОЛОМИДОВА.



Получилась недоделка: Поленился снег убрать. — Вот те на, а где же стрелка?

— Где же стрелка номер пять?

Стрелка — это не безделка. Стрелку чисти по часам. Сам хорош, исправна стрелка — Безопасно поездам.

И. ГРУЗДЬ.

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

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

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6; издательства и отдела подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07