

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсома Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 149 (2779) Вторник, 18 декабря 1945 г. Год издания 13 й

Цена 15 коп.

Настойчиво повышать технический уровень предприятий дороги

В годы Великой Отечественной войны инженерно-технические работники и станционеры-рационализаторы нашей дороги вложили много труда и творческой инициативы в дело совершенствования грузоперевозок, повышения технического уровня предприятий.

Инженеры-связисты тт. Потуно, Арханский, Кондалищев, Расохин и другие под руководством начальника службы т. Мостового путем уплотнения новыми каналами существующих телефонных линий дали управлению дороги дополнительную связь с Тюменским, Н-Тагильским, Егоршинским и Камышловскими делениями. На одном из перегонов связисты ввели новую двухстороннюю, наиболее совершенную отечественную автоблокировку.

По инициативе инженера т. Козлова на дороге освоено производство карбида-кальция. Инженеры-двигатели разработали и внедрили единые технологические процессы на Свердловском, Н-Тагильском узлах. Много сделал для рационализации грузоперевозок на дороге инженер т. Кречетов. Рационализаторские мероприятия инженерно-технических работников за годы войны дали дороге свыше 12 миллионов рублей экономии.

Сейчас, в период мирного развития, внедрение новой техники, повышение технического уровня предприятий, рационализация грузоперевозок имеют особо важное значение. Новый пятилетний план развития народного хозяйства и транспорта открывает грандиозные перспективы перед нашими инженерно-техническими кадрами.

Народный комиссар Путей Сообщения СССР тов. И. В. Ковалев в своей статье, опубликованной в газете «Правда» за 16 ноября, указывает, что грузооборот ж.д. за пятилетие возрастет в два раза. Транспорт получит большое количество новых усовершенствованных паровозов и вагонов. Большое развитие получат электрификация многих участков, автоблокировка, диспетчерская централизация, внутривокзальная радиосвязь и другие достижения современной транспортной техники. Наибольшее внимание при этом будет уделено дорогам Урала и Сибири.

Ясно, что эти задачи могут быть решены при условии решительного повышения роли инженерно-технических работников как служб и отделов, так и предприятий. Это тем более необходимо, что у нас на дороге есть еще много нерешенных задач.

Взять, например, ремонт паровозов. За время войны дорога горела на паровозы мощных серий, а технология их ремонта во многом осталась старой, в результате чего локомотивы в ремонте протаскивают в два-три раза больше нормы. В депо Н-Тагил инженеры тт. Дагилев, Долгачев, техники т. Левко провели ряд ценных усовершенствований технологии ремонта паровозов, что сразу же значительно сократило их простой. Но в других депо и в службе слишком мало делается в этом направлении.

Серьезные задачи стоят перед инженерно-техническими работниками в усилении оборота вагонов на дороге, в эксплуатации новых типов рельсов, механизации грузовой работы.

Между тем из 300 инженерно-технических работников управления дороги всего лишь 50—60 участвуют в разработке новых вопросов. Значительная часть инженеров погрязла в текучке или использует для сбора сведений и составления отчетов. Слабая роль технических бюро на предприятиях, а ячейки ДОРНИТО не производят признаков жизни. Редко собираются у нас технические конференции, мало проводится лекций по вопросам ознакомления с достижениями отечественной и зарубежной техники.

Инженеры и техники нашей дороги должны более настойчиво и энергично работать над повышением технического уровня предприятий и правильной организацией труда. «В наше время высокой техники и широкого применения науки в производстве, когда стало уже возможным также и использование атомной энергии и других великих технических открытий, в хозяйственных планах должно быть уделено первостепенное внимание вопросам техники, вопросам повышения технического уровня нашей промышленности и создания высококвалифицированных технических кадров» (В. М. Молотов.).

В морозы и метели водить поезда строго по графику!

В 40-градусный мороз — с высокой скоростью

В ночь на 17 декабря, несмотря на сильный ветер и 40-градусный мороз, машинист депо Верхотурье т. Азатов провел длиннооставный порожняковый поезд до Надеждинска на 35 минут ранее графика. Энергично содействовал этому главный кондуктор т. Филиппов.

По этому же участку машинист т. Рюма провел поезд на 50 минут ранее расписания.

Л. ЯКОВЛЕВ — помощник начальника расписательного отдела.

воскресник по снегоборьбе

16 декабря около 1000 трудящихся Свердловска приняли участие в воскреснике по очистке от снега путей железнодорожного узла. В течение дня было убрано 1560 кубометров снега. Особенно хорошо работали коллективы Управления дороги, гандии Свердловско-товарная, Лоргэка и другие.

Свыше 800 железнодорожников и трудящихся территориальных организаций работали на узле Свердловского сортировочного узла.

За лучший материальный склад

Командиры, рабочие и служащие главного материального склада дороги, включившись в соревнование за достойную встречу выборов в Верховный Совет СССР, вызывают на соревнование работников всех материальных складов и материально-технических отделов дорог Урало-Сибирского округа. Железнодорожники главного склада обязались:

Отгрузить до конца 1945 года потребителям на 1500 тысяч рублей материалов и оборудования, в 24-х часовых срок выполнять срочные поручения. К 1 февраля на 4 миллиона рублей снизить затоваренность, на 300 тысяч рублей сократить дебиторскую и на 600 тысяч рублей кредиторскую задолженность, произвести самозатовку товаров на 180 тысяч рублей.

Очистить Свердловск-сортировочную от снега

Прошедшие снегопады создали серьезные затруднения в работе решающей станции дороги — Свердловск-сортировочной. Правда, благодаря самоотверженному труду движущих, которые сами, в свободное время очищают стрелки и механизированные горки, сбой в движении поездов не было допущено.

Однако некоторые руководители предприятий не приняли своевременных мер по уборке снега. Тракционные пути электродепо настолько занесены, что у стрелок виднеются одни рычаги. Кое-где рабочие убирают снег, сбрасывая его на междупутья. Ветер снова относит этот снег на пути, и сизифов труд продолжается снова. В таком же состоянии находятся тракционные пути и паровозного депо. Здесь, кстати, нет даже стрелочниц, которые могли бы оберегать от снега хотя бы стрелки.

♦♦♦

Б. И. ЗУЙКИН — начальник Егоршинского отделения движения, награжденный орденом «Знак почести».

♦♦♦



Вызов коллектива Южно-Уральской дороги

Коллектив Южно-Уральской дороги, поддерживая патристический призыв железнодорожников Томской, вступил в общесоюзное социалистическое соревнование в честь выборов в Верховный Совет СССР и взял следующие обязательства:

1. В декабре 1945 года, в январе и феврале 1946 года на 102 процента выполнить государственные планы погрузки: к дню выборов в Верховный Совет СССР погрузить сверх плана 30 тысяч тонн металла, 20 тысяч тонн леса и маршпозитивы 65 процентов всей погрузки.
2. На 103 процента ежемесячно выполнять задания по выгрузке и добиться 100-процентного отправления и проследования поездов по графику.
3. На 103 процента выполнять нормы технической скорости и пробега паровозов, в декабре, январе и феврале на один паровоз перевыполнить план

подъемного ремонта.

4. К 1 января выпустить дополнительно из капитального ремонта 160 и из среднего — 480 вагонов; отправлять не менее 80 процентов поездов с нулевой утечкой воздуха.

5. Обеспечить своевременную очистку узлов, станций и перегонов от снега, не допуская во время метелей сбоев в движении поездов.

6. Улучшить обслуживание пассажиров и добиться 100-процентного проследования поездов по графику.

7. Повседневно заботиться об улучшении культурно-бытовых и материальных условий рабочих и служащих.

Железнодорожники Южно-Уральской дороги вызывают на соревнование коллективы Томской и Свердловской дорог.

Л. МАЛЬКЕВИЧ — начальник дороги генерал-директор тяги 3-го ранга, М. ВИКТОРОВ — председатель Дорпрофсома.

16 декабря

РАБОТА нашей дороги

За сутки 16 декабря дорога выполнила план погрузки на 75 и выгрузки — на 82 процента. Отправлено по графику 63 и проследовало 41 проц. поездов.

Резко ухудшилась грузовая работа Свердловского отделения. За сутки оно выполнило план погрузки на 41, выгрузки на 67 процентов, а в ночь на 17 декабря погрузило только

6 вагонов. Ухудшили работу по погрузке и выгрузке многие предприятия. Богословские копи сорвали погрузку 107 вагонов угля, Сорвали выгрузку СУГРЭС, ВМЗ, Ревдинский завод и ряд других предприятий. Подъездные пути на многих предприятиях не очищаются от снега, что задерживает подачу и вывозку вагонов.

поезда используются не на полную мощность, так как движения не предоставляют для них путей.

Все работы по снегоборьбе упираются в недостаток рабочей силы.

По решению Свердловского городского совета на Сортировочную должны ежедневно посылать 1512 рабочих городских организаций. Работает же не больше 300 человек, да и те по 3—4 часа.

Бесперебойная работа станции Свердловск-сортировочная определяет успех движения поездов на всей дороге. Станцию нужно очистить от снега в ближайшие 4—5 дней. Для этого нужно мобилизовать не менее 1500 рабочих, мобилизовать максимум рабочей силы на самих предприятиях, мобилизовать на полную мощность все снегоуборочные машины.

И. МАКАРОВ.

Они выполнили клятву вождю!

2266 вагонов погружено сверх плана

Коллектив Егоршинского отделения, выполняя социалистические обязательства, взятые при подписании новогодней клятвы уральцев товарищу Сталину, 7 декабря, досрочно завершил годовой государственный план погрузки.

На 14 декабря погружено 2266 вагонов сверх плана.

Сейчас коллектив отделения борется за досрочное выполнение декабрьского плана погрузки.

Б. ЗУЙКИН — начальник отделения директор-полковник движения.

На миллион рублей сверхплановой продукции

С честью выполнил коллектив завода № 8 НКПС взятые на себя обязательства. Годовая производственная программа завершена на полтора месяца досрочно и уже выпущено на 1 миллион рублей сверхплановой продукции.

На 15,8 процента, при обязательстве 10 процентов, снижена себестоимость продукции. На 15,4 процента повышена производительность труда.

В соревновании за право первыми подписать годовой отчет уральцев товарищу Сталину отличились токарь т. Чернышев, выработавший до 800 процентов к норме, токарь т. Лямкин — до 500 и слесарь т. Зорин, дающий по 5—6 норм за смену.

В цехе № 1 (начальник т. Псков) три бригады перешли на метод Галины Булатовой.

А. КУБЧИК — директор завода.

Успехи вагонников Свердловск-сортiroвочной

Коллектив вагонного участка Свердловск-сортiroвочная (начальник т. Деметев) 14 декабря закончил выполнение годовой программы среднего ремонта вагонов и взял обязательство к 20 декабря выполнить годовое задание по капитальному ремонту.

До 2,5 норм выработывают котельщики тт. Симанов и Воробьев. Кровельщик т. Куликов дает 340 процентов нормы. Более чем в два раза перевыполняют задания слесари тт. Пономарев и Шутков.

К дню выборов в Верховный Совет СССР коллектив обязался выпустить из капитального ремонта 5 вагонов сверх задания, из среднего — 10 и годового осмотра — 30 вагонов.

А. ОСИПОВ — начальник вагонного отдела инженер-майор тяги.

Завершили годовую программу под'емочного ремонта паровозов

С большой производственной победой идет и подписанию годового отчета уральцев товарищу Сталину коллектив паровозного депо Егоршино (начальник т. Плестинин). 14 декабря егоршинцы первыми по дороге завершили годовую программу под'емочного ремонта паровозов.

Умело руководят работой мастера под'емочного цеха т. Домогатов и котельного — т. Колотилов. Слесари тт. Стейгин, Сметанин, Бабкин, Попов, котельщик т. Трушников и токарь т. Колесов выработывают за смену свыше 200 процентов к норме.

До конца года депо обязалось выпустить из под'емки еще 5 локомотивов.

В. ЯКУШЕВ — зам. начальника локомотивного отдела инженер капитан тяги.

УРОКИ ОДНОЙ АВАРИИ

14 декабря на станции Егоршино произошла авария: резервный паровоз отправил по неправильно подготовленному маршруту и взрвала стрелку.

Разбор этого случая вскрыл вопиющую разболтанность отдельных работников, грубо нарушивших Правила технической эксплуатации и инструкцию по движению поездов. Первым нарушил регламент заказа маршрута дежурный по станции Андрей Пономарев.

— Вышел паровоз на Богданович, выгоняйте его на третью... — «заказал» он маршрут.

— Я старший стрелочник Клавдиева. Маршрут готов. Стрелки заперты, ключи у меня, — было доложено Пономареву через 5—6 минут.

Уже потому, что Клавдиева подозрительно быстро изготовила такой сложный маршрут и что она доложила об этом совершенно с друго-

го поста, вопреки технико-распорядительному акту, Пономарев должен был заподозрить недладное и проверить выполнение своего распоряжения. Но он этого не сделал.

А в это время в районе стрелочных постов произошла целая цепь грубейших нарушений. Младшая стрелочница Медькова оттаивала и чистила в будке стрелочные указатели. О приготовлении маршрута она даже не знала. Маршрут готовила сама Клавдиева.

Другая младшая стрелочница Бочинина, закрыв на замок выходную стрелку, пошла навстречу Клавдиевой и передала ей ключи. Новое нарушение. Клавдиева обязана была лично проверить маршрут и по положению стрелочных указателей и по плотности прилегания перьев к рамным рельсам. Она этого не сделала, хотя одна стрелка не была переведена.



Клавдия Ивановна Шерстеникова — лучший преподаватель Свердловской железнодорожной школы № 3, заслуженная учительница РСФСР.

Фото Б. Голомидова

В парткабинете

Партийный кабинет узла Свердловск-сортiroвочная провел много консультаций с агитаторами по изучению «Положения о выборах в Верховный Совет СССР».

Сейчас готовятся лекции для агитаторов узла на темы: «Партия большевиков — вождь и организатор советского народа», «Права и обязанности граждан СССР», «Сталинская Конституция СССР».

В партийном кабинете на видном месте установлена витрина предвыборной литературы.

Агитационно-лыжный переход

На днях физкультурники Н. Тагильского райсовета спортсменства «Локомотив» во главе с секретарем комитета ВЛКСМ паровозного депо т. Долгачевым отправились в лыжный переход по маршруту И — Тагил с целью агитационно-пропагандистской работы среди работников линейных станций.

Снабженные агитационной литературой, лыжники посетят ряд полевых станций, будок и раз'ездов, где проведут беседы и лекции об избирательном законе и Сталинской Конституции.

Если бы Бочинина, строго выполняющая правила, посмотрела по стрелочной улице, она заметила бы неправильное положение соседней стрелки. Далее, Бочинина обязана была проводить паровоза выходной стрелке, пресигнализировать ему свободу пути. Но она ушла в будку и вышла из нее лишь тогда, когда паровоз уже шел по непереверденной стрелке.

Причины аварии были тщательно раз'браны на оперативном совещании в присутствии всей смены. Выяснилось, что стрелочники противоположных постов не знали о заказе и готовности маршрута. Стрелочница Казанцева не знает маневровых сигналов. Указатели некоторых стрелок вращаются независимо от положения перевода. Клавдиева, как выяснилось, не принимает дежурства в соответствии с правилами.

И это не случайно. Клавдиева еще раньше получала выговор за прием поезда по неправильно при-

Районное собрание интеллигенции

В воскресенье, 16 декабря, в Совет СССР выступил заместитель начальника дороги, депутат областного совета тов. Оборотов. В прениях по докладу выступили заслуженная учительница РСФСР Клавдия Ивановна Шерстеникова, директор детской железнодорожной больницы отсиденосец тов. Ратников, кандидат медицинских наук тов. Бахтияров.

Бурной овацией собрание встретило предложение послать приветственную телеграмму любимому вождю и учителю товарищу Сталину.

После деловой части коллектив театра Музыкальной комедии для участников собрания большой концерт.

Выдвижение кандидатов в участковые избирательные комиссии

В коллективах Егоршинского узла с большим подъемом проходят собрания рабочих и служащих по выдвижению кандидатов в состав участковых избирательных комиссий по выборам в Верховный Совет СССР. Кандидатами избираются лучшие люди узла, стахановцы производства.

Передовые коллективы узла — паровозного отделения и депо — выдвинули кандидатами в участковые избирательные комиссии мастера механического цеха т. Осипова, контролера-нормировщика т. Саронова, рабочего склада топлива т. Владыкина.

Движенцы станции Егоршино выдвинули лучшего составителя С. Свалова. Стахановец-кузнец т. Тищенко — кандидат от коллектива вагонников, демобилизованный фронтовик-отсиденосец Андрей Иванович Бислицын от коллектива ОРСа.

Тов. Трясцин — кандидат от Смычки

12 декабря на станции Смычка прошло собрание, посвященное выдвижению кандидата в состав участковой избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет СССР.

Секретарь парторганизации т. Голубев предложил кандидатуру начальника передаточного пункта Трясцина Ивана Александровича.

Тов. Трясцин с 1934 года работает на станции Смычка. Был сначала стрелочником, затем сцепщиком и составителем. В 1942 году награжден медалью «За трудовую доблесть».

Эту кандидатуру горячо поддержала начальник отдела кадров т. Немченко.

Коллектив станции единодушно выдвинул в участковую избирательную комиссию Ивана Александровича Трясцина.

А. ГРАНКИНА.

Требуем культурного отдыха

Сезон недавно бригадный дом уголок, где машинисты могли почитать газеты и журналы, послушать радио, поиграть в шахматы, шашки.

Сейчас, к сожалению, все это стало приятным воспоминанием.

Из семи комнат, принадлежащих бригадному дому, остались только две. В помещении холодно, грязно, неблагоустроено.

На имеющиеся 19 кооп. ед. претендует около 30 паровозных бригад. Уставшие после поездки паровозники вынуждены ютиться где попало — в коридорах, проходных комнатах, на топчанах без постелей. В кухне редко бывает горячий чай.

А ведь бригадный дом обслуживает питат в 12 человек, возглавляемый заводующей т. Мышкиной. Но и в их распоряжении нет ни дров, ни посуды, ни в достаточном количестве мыла.

Когда же забота о нормальном отдыхе паровозных бригад станет повседневной обязанностью руководителей Свердловского паровозного отделения?

Машинисты депо Камышлов — С. ИСАКОВ, М. ГОРЮШИН, депо Пермь — А. КОЩЕЕВ, Н. СОЛЯНОВ и другие.

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

В. Л. ШВЕЦОВ.