



НАШ ПУТЬ

О Р Г А Н
парткома и профкома Ленинградского электромеханического учебного комбината ж.-д. транспорта.
ВЫХОДИТ
РАЗ В ШЕСТИДНЕВКУ
АДРЕС РЕДАКЦИИ:
Международный пр., 9.
Тел. 4-06-88

№ 12 (145)

25 марта 1933 г.

№ 12 (145)

ВСЕ ЗНАНИЯ, ОПЫТ И ЭНЕРГИЮ — НА ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РАБОТЫ ЛЕНИНГРАДСКОГО УЗЛА

Подготовка ЛЭМУК'а к проведению Сталинской эстафеты техпропаганды на дорогах Ленинградского узла

Сегодня ожидается приезд в Ленинград делегации от МЭИИТ'а для вручения ЛЭМУК'у социалистического вызова на участие в Сталинской эстафете по техпропаганде, которую ЛЭМУК будет проводить на дорогах ленинградского узла.

Как уже сообщалось в нашей газете эстафета будет проводиться по конкретным объектам, которые должны быть выдвинуты самими дорогами — Октябрьской и Мурманской. Бригадиром эстафеты выделен проф. Михальцев, а по Дниго проф. Беляев.

За истекшее время с начала переговоров с МЭИИТ'ом о включении ЛЭМУК'а в эстафету проведена большая подготовительная работа, четкость которой необходима для успеха техпропаганды на дорогах. Путем непосредственных переговоров с директором Октябрьской ж. д. тов. Арнольдовым и зам. директора Мурманской тов. Ледником, обеспечено содействие эстафете на обоих дорогах.

Подготовка к работам по эстафете включает в себя три главнейших задачи: 1) выяснение в дирекции дорог перечней конкретных тем и вопросов, по которым в каждом отдельном пункте желательно развернуть техпропаганду, 2) выделение на каждую тему профессор и преподавателей института, которые могли бы и были бы согласны взять на себя помощь дороге и 3) создание живой связи с тем депо, участком или станцией, где намечается техпропаганда, для подробного выяснения, какая именно помощь по каждой теме должна быть оказана: обследование неполадок, техническая беседа, лекции и т. п.

По первому вопросу работа почти закончена. Имея ввиду специальности института техпропаганда охватит работы отделов Тяги, Связи и Отчасти Эксплуатации.

По Октябрьской ж. д., для которой около 60% ее работы падает на Ленинградский узел, техпропагандой предусмотрено охватить 8 депо-пунктов по тяге, 4 района по связи и 2 крупных станции по эксплуатации. По всем этим пунктам выяснены темы и в беседах с руководителями отделов дирекции установлено, в каких именно отношениях по каждой теме нужна дороге помощь. В большинстве случаев эстафете придется не только вести лекционную работу, но предварительно провести обследование с тем, чтобы в дальнейшем направить внимание работников мест на конкретные больные места в их работе. На выбор профессорско-преподавательского персонала института штабом эстафеты предложено свыше 20 тем по тяге, 8 тем по связи и 5 тем по эксплуатации и каждый участник эстафеты сможет взять себе тему по своему выбору. Темы по тяге и связи в различных комбинациях повторяются по большинству из ленинградских районов дороги и активу эстафеты предстоит работать по одним и тем же вопросам в нескольких пунктах. В целях обеспечения для преподавательского состава возможности работы по эстафете в учебные месяцы — апрель и май — первые рейды эстафеты намечены по Ленинградскому узлу, а из выездных рейдов в течение лета предполагается захватить 3 района (Бологое-Рыбинск).

По Мурманской ж. д. все районы расположены вне Ленинграда и эстафете придется въезжать на места. По отделу тяги выдвинуто 10 тем и по связи 6 тем. Первые выездные рейды предполагаются в течение апреля в Званку и Петрозаводск.

Вторая и важнейшая задача — это привлечение проф. преподавательского состава для участия в эстафете. Ряд

работников ЛЭМУК'а и раньше вели техпропаганду на дорогах. Однако включение ЛЭМУК'а в эстафету потребует более широкого участия преподавателей в техпропаганде. Институт имеет достаточное количество авторитетных специалистов для помощи дорогам, и часть преподавательского состава уже распределена между собой выдвинутые штабом эстафеты темы; однако работа в этой части далеко не закончена. Необходимо более активное отношение к эстафете со стороны работников кафедр.

Штабом проведено несколько собраний, на которые были вызваны основные работники кафедр тягового хозяйства, паровозов, рем. заводов, теплотехники, транспортной связи и СЦБ. Однако явка была далеко не полной. В этом отношении штабу придется более тесно связаться с отдельными преподавателями и вовлечь их в эстафету. Все специалисты-преподаватели, которые могут содействовать повышению технической грамотности работников дорог, должны участвовать в эстафете. Польза будет обоюдная и равнодушному отношению к техпропаганде со стороны проф. преподавательского состава не должно быть места в ЛЭМУК'е. Штаб ставит своей ближайшей задачей активизировать на участие в эстафете проф. преподавательский состав, еще не включившийся в актив эстафеты.

Третья задача — создание связи с местами работы — будет осуществлена путем организации группы районных бригадиров по каждой отрасли хозяйства дороги (тяги, сильным и слабым токам, эксплуатации и т. п.). Каждому

бригадир выделяются одно или два депо или вообще пункт работы эстафеты и на него возлагается подробное уточнение на месте характера техпропаганды по вопросам, выдвинутым дирекцией. Успех работы только тогда будет обеспечен, если явившийся на место член эстафеты, обследователь или лектор заранее будет знать, что его тема действительно нужна работникам мест, и кроме того, если он будет предупрежден, какие именно стороны дела должны быть им освещены. Большое значение имеет и заблаговременная подготовка на месте самого приезда лектора или обследовательской бригады. Подготовка всех этих вопросов в значительной степени зависит от энергии районного бригадира, и поэтому штаб эстафеты ЛЭМУК'а придает работе бригадиров большое значение. Эта ответственная работа должна быть возложена на более молодой преподавательский состав института и на аспирантуру и в настоящий момент штаб занят пополнением его состава районными бригадирами. В светских условиях инженер должен быть организатором и штаб уверен, что энергичные молодые силы института действительно включатся в организационную работу по эстафете. Штаб надеется на активную работу в этом отношении членов ИТР и аспирантов из числа тех, кто предпочитает инженерно-организаторскую деятельность.

К началу апреля штаб эстафеты выработает календарный план работы на апрель и май и в апреле приступит к конкретной работе на местах.

Следующим объектом эстафеты является участие в низовой печати дорог. Поскольку большие вопросы для каждого пункта дороги выявлены, тем самым выяснены и технические темы для освещения в дорожной печати. Районные бригадиры должны установить очеред-

ность тем и работники института, включая и студенчество старших курсов, смогут принять участие в техпропаганде. Штаб эстафеты разослал всему преподавательскому составу письма с предложением в ближайшие сроки дать статьи для эстафеты. Перечень тем можно видеть в МБ СНР, а по мере работы эстафеты на местах перечень будет освежаться и пополняться.

Третьим объектом эстафеты является проработка исследователей тем по линии Дниго дорог. В этом отношении штабом эстафеты на совещаниях с представителями Дниго Октябрьской и Мурманской ж. д. тт. Измайловым, Муравьевым и Ильиным выяснен перечень тем, в разработку которых проф. состав института мог бы принять участие. В настоящее время бригадир по Дниго проф. Н. М. Беляев приступил к организации в ЛЭМУК'е филиала Дниго, который и установит конкретный план исследовательской работы по объектам, интересующим дороги.

Таким образом работа по подготовке к проведению эстафеты в значительной мере налажена. Основным вопросом является активное включение проф. преподавательского персонала в эстафету и выбор для своей работы тем из числа предлагаемых дорогами и штабом. В процессе подготовки к работе на местах штаб принимает все меры, чтобы проработать обследователи, связки в самой техпропаганде и чтобы обеспечить проф. преподавательскому составу успех в их выступлениях в каждом пункте дороги. Дело теперь за проф. преподавательским составом ЛЭМУК'а, который должен уделить эстафете часть своего времени и своими знаниями, опытом и энергией помочь дорогам Ленинградского узла повысить качество их работы.

Проф. Е. Н. Михальцев.

Итоги работы жел.-дор. транспорта в 1932 году и перспективы 1933 года

Пятилетний план перевозок железными дорогами выполнен в четыре года. По оптимальному плану в последнем году пятилетки предполагалось перевести 281 млн. тонн с пробегом в 162,7 млрд. тонно-километров.

В 1932 году перевезено 267 млн. тонн с пробегом в 168 млрд. тонно-километров.

Таким образом по отправлению грузов план недополнен, но пробег их превышел, вследствие повышенной дальности перевозки. План перевозок пассажиров значительно перевыполнен. По оптимальному плану предполагалось в последнем году пятилетки перевести 455,1 млн. пассажиро-километров, а в 1932 году перевезено 976 млн. пассажиров, с пробегом в 82 млрд. пассажиро-километров. Вся суммарная перевозочная продукция (тонно-километры плюс пассажиро-километры) выполнена в 1932 году в размере 250 млрд. тн-кл. и пас. км. или на 26% выше, чем по оптимальному плану последнего года пятилетки (198,1 млрд. тн-кл. и пас. км.). Только за 4 года первой пятилетки пробег грузов возрос на 81%, а пробег пассажиров увеличился в 3,3 раза.

Достижения эти представляются особенно яркими на фоне упадка, характеризующего работу железных дорог во всем капиталистическом мире. В результате кризиса грузооборот дорог Англии сократился в 1931 году по сравнению с 1928 годом на 12%, Германии на 33%, САСШ на 25%.

Пассажирские перевозки за тот же период снизились в указанных странах на 8%, 22% и 31%.

Густота грузового движения на дорогах СССР в 1932 году достигла 2070 тысяч тонно-километров на 1 километр. По этому показателю мы оставили

далеко позади САСШ (в 1931 году 1140 тыс. тонно-километров) и уже в 1930 году вышли на первое место в мире. По густоте пассажирского движения (в 1932 году 1010 тыс. пас. км. на 1 км) с нами на одном месте находится только Япония (1119 тыс. пас. км. в 1930 г.). Большие достижения нашего транспорта и в части использования подвижного состава. Основной измеритель использования вагонов — среднесуточный пробег товарного вагона — повысился с 84,6 км. в 1928 году до 99 км. в 1932 году.

Нагрузка на ось грузонного вагона составляла в 1928 году 6,25 тонн, а в 1932 году 7,3 тонны.

Среднесуточный пробег паровоза в товарном движении за тот же период повысился с 143 до 164 км, а вес товарного поезда нетто с 421 до 550 тонн.

По сравнению с предыдущим 1931 г. дом железные дороги Советского Союза имеют также ряд достижений за истекший 1932 г.

Так например повысились: техническая скорость товарных поездов с 22,3 км. в час в 1931 году до 23,2 км. в час в 1932 году, и коммерческая скорость с 13,2 кл. в час до 14,3 км. в час.

Динамическая нагрузка на ось в 1932 году достигла величины 5,30 тн. против 5,25 тн. в 1931 году, что объясняется повышением удельного веса тяжеловесных грузов и пополнением парка большегрузными вагонами. Средний вес грузового поезда брутто остался почти без изменений (в 1931 г. — 967, а в 1932 г. — 970 т.)

Средний состав товарного поезда снизился с 105,3 осей до 104 в связи с увеличением нагрузки на ось. Коммерческая скорость пассажирских поездов повысилась с 30,8 км. в час в 1931 году, до 31,5 км. в час в 1932 году. Из основных недостатков работы ж. д. транспорта в 1932 году следует отметить: слабое

использование вагонного парка, редкое увеличение числа больших вагонов, большое простое поездов на станциях и т. п.

Таковы итоги работы железных дорог в 1932 году. В текущем 1933 году, который является первым годом второй пятилетки — необходимо добиться снижения количества больших вагонов до нормы. Нужно ввести в надлежащее русло работу по оздоровлению вагонного парка, устранив задержки вагонов на передаточных пунктах. Оборот вагона коренным образом должен быть улучшен путем резкого сокращения всех видов простоя. Большое внимание должно быть уделено вопросам маршрутизации и вопросам упорядочения пассажирского движения. Контрольные цифры работы железно-дорожного транспорта на 1933 год вполне реальны и должны быть безусловно выполнены.

В 1933 году должно быть перевезено 300 млн. тонн грузов (увеличение по сравнению с 1932 годом на 12% и 1060 млн. пассажиров (увеличение на 8%).

Средне-суточный пробег вагона должен быть доведен до 112 км (увеличение на 13%), а паровоза в товарном движении до 160 км (увеличение на 10%).

Вес поезда брутто предусмотрен в 900 тн. (увеличение на 2%). Коммерческая скорость товарных поездов должна быть повышена до 15 км. в час (увеличение на 5%).

Настойчиво будем бороться за выполнение контрольных цифр работы ж. д. транспорта в 1933 году. Максимум внимания вопросам освоения новой техники. Борьба за повышение производительности труда, за снижение себестоимости, за хозрасчет — на основе дальнейшего разветвления социализации и ударничества — таковы основные задачи железнодорожников в текущем году.