

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 12 (2005) | Пятница, 7 февраля 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

УКАЗ

## Президиума Верховного Совета СССР о созыве восьмой сессии Верховного Совета СССР

Созвать восьмую сессию Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик 25 февраля с. г. в гор. Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 4 февраля 1941 г.

### Покончить с перерасходами топлива

Борьба за экономию топлива — первейшая обязанность паровозников нашей дороги. Если паровозная бригада содержит свою машину в отличном теплотехническом состоянии, если машинист детально знаком с профилем своего участка и если бригада по-папавински, любовно ухаживает за своей машиной, то она на каждой поездке экономит сотни килограммов черного золота. Особого мастерства и умения водить поезд требуют от паровозников зимние условия. Зимой, естественно, расход топлива несколько больше, а следовательно и требования в уходе за машиной и в мастерстве езды, должны быть повышены.

Многие машинисты нашей дороги, овладев методами тт. Папавина и Лунина, несмотря на зимние условия, добиваются большой экономии топлива. Такие машинисты, как например, братья Киневы, тт. Волков и Печеркин (депо Свердловск-сортировочная), братья Жебутинские, тт. Казанцев и Епифанов (депо Тюмень), тов. Нурдинов (депо Надеждинск) и другие экономят сотни килограммов угля на каждой поездке.

В социалистическом соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной конференции с каждым днем растут ряды машинистов, борющихся за экономию топлива. Стахановская работа машинистов таких депо, как Тюмень, Камышлов, Свердловск-сортировочная, Егоршино, Тагил и другие обеспечила экономию топлива в целом по депо. Депо Свердловск-сортировочная в 1940 году систематически имело большой пережог топлива, а теперь — за две декады января 1941 года имеет экономию 816 тонн. Машинисты тт. Синцов и Ульянов, ранее имевшие пережоги, сейчас добились большой экономии. Машинисты многих наших депо добиваются экономии; применяя сурrogаты: шлакоотсев, изгарь, древесный опил и проч.

Однако в целом дорога за 1940 год имеет пережог 45277 тонн условного топлива. Особенно неблагоприятно в депо Верхотурье и Гора Высокая. Здесь допускают большие пережоги вследствие неумелого использования работы паровоза и негосударственного подхода к расходу угля. Есть такие машинисты, которые систематически допускают пережоги. Например, машинист депо Кузино тов. Лобанов и его помощник тов. Шалимов за январь имеют пережог 3160 килограммов. Машинист депо Свердловск-пассажирская тов. Лукичев за январь пережог более 5000 килограммов черного золота.

Пережог топлива по дороге составил за 1940 год 58 поездов угля, на перевозку которых из Кузбасса дополнительно потребовалось 4640 тонн угля.

Сопоставление этих цифр является яркой иллюстрацией крайне тяжелого положения. С пережогом необходимо покончить немедленно, ибо такого расточительства государственной ценности нам никто не может позволить.

Наша дорога, вступив в социалистическое соревнование с дорогами Южно-Уральской и Пермской, взяла обязательство экономить не менее 5 процентов топлива от норм НКПС. Это обязательство должно быть выполнено во что бы то ни стало.

Необходимо всемерно распространять опыт лучших машинистов, научить всех паровозников экономить уголь. В этом огромная роль хозяйственного, технического и партийного руководства депо, паровозных отделений и службы.

### Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции



По представлению политотдела Свердловского отделения и начальников хозяйств руководств дороги, политотдела и дорожно-профсоюзного комитета занесены на Дорожную Доску почета передовиков социалистического соревнования имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), внедряющих передовые стахановские методы в работе, добившихся высокой производительности труда:

**ИСАЕВА Петра Ивановича** — фрезеровщика депо Свердловск-пассажирская, рождения 1907 года, депутата Свердловского совета депутатов трудящихся, работающего на транспорте с 1923 года. За образцы стахановской работы, достижение высокой производительности труда тов. Исаев в мае 1940 года награжден НКПС значком «Ударнику сталинского призыва». В ночную смену с 29 на 30 января с. г. выполнил сменное задание на 1334 процента.

**НАЗАРОВА Степана Андреевича** — осмотровика — автоматчика пункта осмотра станции Дружинино, рождения 1905 года, члена ВКП(б). Работая по методу свердловских автоматчиков, добился 100-процентного отправления поездов с нулевой утечкой воздуха в течение 1-2 минут. Свой опыт передает другим автоматчикам. Его смена отправляет с нулевой утечкой воздуха из поезда магистраль до 100 проц. поездов.

**АБРОСИМОВА Егора Ивановича** — машиниста углеподъемного крана склада топлива станции Дружинино, рождения 1912 года. Работая по методу машиниста крана тов. Черепанова, он добился бесперебойной работы крана, выполняет производственное задание до 300 проц. В отдельные дни на подачу тонны угля на паровоз затрачивает одну минуту при норме 3 минуты.

### 162 тонны экономии угля

Комсомольцы — водители паровозов депо Свердловск-сортировочная добиваются первенства в социалистическом соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Их семеро. Они являются инициаторами в борьбе за экономию угля, и каждый из них вот уже продолжительное время, не допускает пережога драгоценного топлива. Наоборот, каждый имеет значительную экономию.

В январе все семь машинистов вместе дали 162 тонны 860 килограммов экономии, провели 21 тяжеловесный поезд.

По-стахановски работают машинист-комсомолец тов. Печеркин и

его помощник тов. Ташкинов. Они сэкономили в январе свыше 35 тонн топлива, провели 8 тяжелых составов, перевыполнив среднесуточную норму технической скорости на 7,2 километра в час.

Немалых успехов в работе добились братья Киневы. Работая по методу тов. Лунина, братья только в январе, сэкономили 1.944 рубля государственных средств на ремонте своего паровоза. Образцово работают машинисты Горощко, Савин, Любимов и другие.

**НИЧКОВ** — пом. начальника Свердловского политотдела по комсомолу.

### Быстрая смена колесных пар

Смена старшего осмотровика вагонов станции Свердловск-пассажирская тов. Кузьмина в январе обнаружила 28 неисправностей колесных пар в проходящих пассажирских поездах. Обнаруженные неисправности были быстро устранены. Например, в по-

езде № 41 было обнаружено и заменено три колесных пары за 55 минут.

В среднем затраты времени на смену одной колесной пары составила 30 минут, вместо 2 часов 10 мин. по норме.

Смена обеспечила безотцепочный ремонт 42 колесных пар.

### СВЯЗЬ ПРОВЕРЕНА

Работники Надеждинской дистанции связи тт. Ярошук, Опарица, Одогов, Капустин недавно совершили лыжный поход по своей дистанции.

Начиная от станции Надеждинск и кончая станцией Сотрино, связисты-лыжники проверили линейный

провод, всюду просмотрели селекционную и железную аппаратуру, телефонную связь, радио, произвели замену изоляторов и другие работы. Все задания команда выполнила отлично.

**М. ГВОЗДЕВ,  
П. ИЗМАЙЛОВ.**

### По примеру тов. Шалина

Составитель ст. Смычка тов. Тряпкин первый стал работать по примеру тов. Шалина. Соревнуясь между собой, составители добиваются новых успехов. 3 февраля составитель тов. Сыроедин, сцепщики тт. Шапов и Семечков, маневровые машинисты тт. Масленников и Кометков, стрелочники тт. Росвалова и Детятева, работая одновременно в двух маневровых районах, выполнили норму по формированию поездов на 130,7 процента.

Дежурный по горке тов. Голубев, составитель тов. Андрущенко, сцепщик тов. Чебыкин, старший башмачник тов. Кротов 3 февраля сформировали 5 красноярских поездов.

### Растет производительность труда

Коллектив депо Надеждинск выполняет обязательства по социалистическому соревнованию в честь XVIII партийной конференции. В механическом цехе изо дня в день растет производительность труда. 28 января токарь-фрезеровщик тов. Журавлев выполнил сменное задание на 635 проц., токарь тов. Путятин — на 407 проц., токарь тов. Кудотырев — на 242 проц.

За январь машинисты депо провели 29 тяжеловесных поездов, перевезли сверх нормы 7.081 тонну груза. 28 января машинист тов. Козин провел состав по перегону Шалашинская — Надеждинск с превышением весовой нормы на 578 тонн, перевыполнив техническую скорость на 2,2 километра. Хороших результатов по вождению тяжеловесных составов добивается и машинист тов. Нурдинов.

**ДОЛГОВ** — секретарь партбюро.

### По методу т. Белякова

Метод диспетчера Белякова среди диспетчеров Тюменского отделения начинает получать широкое распространение. Диспетчер тов. Цикарева обеспечила проследование поездов по расписанию на 77 процентов, за дежурство сэкономила 798 вагоно-часов.

Диспетчер тов. Федоров 3 февраля обеспечил проследование поездов по расписанию на 75 процентов, сэкономил 877 вагоно-часов. В эти же сутки диспетчер т. Маловецкий обеспечил отправление поездов по графику на 90 процентов, проследование — на 80 процентов и сэкономил за дежурство 566 вагоно-часов.

### Машинист П. И. Смирнов



— Ну, как, Иван Иванович, покажем что ли, как надо работать?

— Что же, можно... Разговор происходил в конце ноября прошлого года между машинистом паровоза депо Свердловск — пассажирская Иваном Ивановичем Смирновым и секретарем партбюро тов. Поповым. Речь шла о применении метода Лунина.

Секретарь не случайно обратился к тов. Смирнову. Известный не только в депо, но и на всей дороге, как опытный водитель пассажирских поездов и как коммунист, он должен был, по мнению секретаря партбюро, показать себя одним из зачинателей нового движения паровозников за образцовое содержание и полноценное использование машины.

Механик I класса тов. Смирнов скуп на слова, но зато щедр на дела. С первого же дня он приступил к осуществлению поставленной перед ним задачи.

Почти весь промывочный ремонт бригады производит своими силами, экономя каждый раз государству от 500 до 700 рублей, при чем повысилась качество ремонта и текущего содержания машины. А это в свою очередь позволило намного увеличить межпромывочный пробег, который доведен теперь до 8000 километров. Межподъемочный пробег уже на 6 тысяч километров превышает установленную норму. Сейчас тов. Смирнов — признанный вожак машинистов-лунинцев.

Нешлохие результаты имеет бригада тов. Смирнова и в поездах работы. Техническая скорость систематически перевыполняется на 4,5 километра в час. Не раз тов. Смирнов выручал из трудного положения диспетчеров линии, вводя в расписание опаздывающие курьерские и ускоренные поезда. Так, 31 января, ведя поезд № 42, он сократил его опоздание по дороге на 53 минуты. За эту поездку бригада сэкономила 3,5 тонны угля. И это не единственный случай. За последние три месяца бригада сэкономила более 20 тонн угля.

Паровоз находится на хозяйственном расчете. И тут бригада дала уже, менее, чем за полгода, несколько тысяч рублей экономии средств.

**К. ИВАНОВ.**



## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

### Партбюро не руководит соревнованием

Призыв диспетчера Ртищевского отделения Пензенской дороги тов. Белякова об улучшении продвижения грузопотока нашел широкий отклик среди передовых диспетчеров дорог Союза. На нашей дороге диспетчеры Тагильского отделения, применяя метод тов. Белякова, добиваются экономии от 150 до 400 вагоно-часов в сутки. На Камышловском отделении экономия за январь составляет 12.942 вагоно-часа.

Совсем иначе обстоит дело на Свердловском отделении. Только за одну смену 31 января у диспетчера тов. Зюнова перерасход составил 672 часа. Диспетчер Милославин 4 февраля способствовал перерасходу 425 вагоно-часов. Таких фактов немало. Дело в том, что социалистическим соревнованием среди диспетчеров не занимается ни партийное бюро, ни профсоюзная организация, ни начальник отделения тов. Македонов. Только этим можно объяснить, что инициатива диспетчеров тт. Ходакова и Черепанова по внедрению метода тов. Белякова не нашла должной поддержки среди диспетчерского аппарата.

Начальник отделения тов. Македонов 27 января дал такое «указание» старшему диспетчеру тов. Добрадину:

— Начиная с 18 часов, обяжите помощников диспетчеров организовать учет результатов работы диспетчеров по методу Белякова.

Тов. Добрадин, следуя примеру своего начальника, также дает всем диспетчерам отделения «указание» — вести учет работы по установленной форме.

Тов. Македонов переложил ответственность на тов. Добрадина, а тот, в свою очередь, — на диспетчеров. Таким образом они самоустранились от этого важнейшего дела.

Как ни странно, партийное бюро (секретарь тов. Шавко) не требует от членов и кандидатов своей организации, чтобы они занимались соревнованием по существу, организовали учет и анализ работы, помогали стахановцам. Я, например, 30 января вел точный

учет своей работы. По четному потоку сэкономил 202 вагоно-часа, а нечетные поезда дали 725 вагоно-часов перерасхода. Составил отчет. Однако он, как и всегда, не нашел дальнейшего движения. Никто не заинтересовался итогами моей работы. В отчете было записано, почему нечетные поезда дали перерасход вагоно-часов. Неграфикское отправление со станции Свердловск-сортпунктная, выводка составов, как это было, например, 5 февраля, снизили показатели моей работы 30 января и 5 февраля.

Бюро партийной организации в вопросах соревнования попрежнему занимает политику «невмешательства». Партийное собрание, проходившее 29 января, потребовало изменить стиль руководства соревнованием. Коммунисты резко критиковали партбюро, профсоюзное и хозяйственное руководство отделения за слабую работу. Прошло 8 дней, однако положение осталось почти без изменения. Соревнование среди диспетчеров, как и раньше, не развернуто. Многие диспетчеры не выполняют графического плана продвижения поездов.

Среди диспетчеров есть стахановцы, умело организующие движение всех поездов. Например, тов. Ходаков 3 февраля, заключив социалистический договор с машинистами на одну поездку, сэкономил 619 вагоно-часов. Такие примеры на отделении не единичны. Но никто не занимается популяризацией опыта передовых людей. Местком ограничился одним собранием, где была обсуждена статья тов. Белякова. Стенная газета «Селектор» не выходит с ноября 1940 г.

Такое положение далее нетерпимо. Требуется большевикское руководство соревнованием. На отделении есть прекрасные кадры. Надо лишь организовать их на борьбу за графическое отправление и проследование поездов.

**В. А. ЗАОСТРОВСКИЙ** — диспетчер-орденоносец.

### Выход агитаторов на квартиры рабочих

В целях широкой популяризации и разъяснения договора на социалистическое соревнование, заключенного между коллективами трех дорог, политотдел Кузинского отделения провел большое мероприятие — выход агитаторов на квартиры рабочих.

В воскресенье, 26 января 34 агитатора разошлись по квартирам и общежитиям. Ценность такой формы агитационно-разъяснительной работы заключается еще и в том, что проведенные в квартирах и общежитиях беседы дали возможность ознакомиться с этим договором также домохозяйкам и другим членам семей железнодорожников Кузинского узла.

За этот день агитаторы охватили беседами 212 человек. В ходе бесед агитаторы выявили, что, несмотря на проводимые до этого собрания по обсуждению договора по производственным участкам, отдельные товарищи не знали о существовании этого важнейшего документа. Так, например, поездной вагонный мастер тов. Конев не знал о договоре, ни с кем не соревновался. После беседы, проведенной с ним и его женой агитатором тов. Оплетиным, тов. Конев взял на себя обязательство сделать 100.000-километровый пробег без брака и аварий.

В результате проведенных бесед со стрелочниками тт. Колосовым, Аристовым и Медведевым их жены заявили, что они будут помогать своим мужьям бороться за выполнение договора и проверять состояние стрелочного хозяйства.

В этот же день были организованы две бригады агитаторов-лыжников в количестве 9 человек, из которых одна прошла от станции Шала до раз'езда Берлога, а вторая — от станции Кузино до раз'езда Берлога. Агитбригады, разъясняя договор на социалистическое соревнование между коллективами трех дорог, провели 14 бесед, которыми охватили 76 человек.

**Н. ВОЛЬХИН.**



Члены комплексной бригады орденоносца С. Н. Солдатова (депо Камышлов) в соревновании в честь XVIII Всесоюзной партконференции вырабатывают по 5 норм. На снимке: стахановцы бригады (справа налево): С. Н. СОЛДАТОВ, В. В. НИКИФОРОВ, И. Т. ЛОТОВ. Фото А. Мартынова. (Облфотохроника).

## НАШ ЖЕНСОВЕТ

В нашем женском коллективе 53 домохозяйки. К ним в последнее время примкнули новички тт. Титова, Войтик, Урванцева, Костяненко и другие.

Женщины-активистки немало сделали в организации разноса горячей пищи. Эта работа не прекращалась и летом. Сейчас горячие завтраки разносятся на производство днем и ночью. Особенно хорошо работают тт. Карарева, Иванова, Бочерикова, Артемьева.

На снегоборьбе мы работали уже несколько дней. С 8 по 10 января 60 домохозяек заработали 220 рублей. Эти деньги были затрачены на новогоднюю елку школьников.

Школа № 52 и детский сад вообще не пожалуются на невнимание домохозяек. Малообеспеченным детям мы приобрели несколько комплектов теплой одежды, организовали в школе кружок железнодорожного дела. Для детей сада приобрели валенки, для обслуживающего персонала — мануфактуру на халаты. Добились проведения телефона в сад.

Есть в женском коллективе вагонного участка неграмотные. Вернее, были. Теперь они успеш-

но учатся грамоте. Женсовет выдвинул культармейцами домохозяек тт. Шулину, Жилинскую и других.

Не забываем мы и столовые, комнаты приезжающих, квартиры рабочих, добиваясь в них чистоты и порядка. Только одних квартир нами обследовано 35. Женсовет добился получения 5 бесплатных путевок в дома отдыха для домохозяек.

Неплохо работают у нас кружки. В кружке ПВХО, где проведено 5 занятий, учатся 27 домохозяек. В члены РОКЖ вовлечено 50 человек. Прослушано домохозяйками несколько лекций на санитарные темы. 75 наших домохозяек имеют значки ГСО первой ступени. Многие домохозяйки работают в самодеятельных кружках при железнодорожном клубе.

К XVIII партконференции мы готовимся совершить поход на линию с целью проведения массовой работы и показа художественной самодеятельности.

**ГЛУШКОВА** — председатель женсовета вагонного участка Тюмень. **БАЙНОВА** — заместитель председателя женсовета.

## ВНЕДРИТЬ НА ДОРОГЕ МЕТОД тов. В. Т. ОСИПОВА

Коллектив стахановцев, ударников, командиров нашей дороги готовит достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции. К 15 февраля — к дню открытия конференции — резко выправить работу дороги, обеспечить выполнение взятых обязательств, — такова задача всех работников и всех коллективов дороги.

Работники грузовой службы нашей дороги в договоре на социалистическое соревнование с дорогами Южно-Уральской и Пермской взяли обязательство — обеспечить 100-процентное выполнение плана отправительской маршрутизации и организовать систематическое отправление ступенчатых маршрутов.

Реализация в жизнь этого обязательства имеет большое государственное значение, потому что «при маршрутизации, — говорит тов. Л. М. Каганович, — мы можем минимум на одну треть, а то и на половину сократить время прохождения поезда от Донбасса до Москвы за счет ликвидации перерасхода на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно

продвигать со скоростью минимум 350—400 километров в сутки...

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам решающая сила планового хозяйства!»

Первый же ступенчатый маршрут, организованный при личном участии тов. Осипова в сентябре 1939 года, дал большой экономический эффект, наглядно показал колоссальные резервы, таившиеся в ступенчатой маршрутизации. Погруженный на трех станциях — Тавда, Азанка, Сарагулка маршрут проследовал до Свердловска без переработки 5 порядительных станций, минуя на проход узловые станции Шарташ и Свердловск — пассажирскую. Расстояние 360 километров сборный поезд, превращенный в маршрут, покрыл за 21 час 10 минут вместо обычного продвижения по этому участку — 100 часов 42 минуты. Таким образом только на одном этом поезде было сэкономлено 5214 вагоно-часов.

Или другой пример. Вагоны, погруженные на Закавказскую дорогу имени т. Берия, следуют от Тавды 35—40 дней. Маршрут же покры-

вает это расстояние за 16 дней, т. е. только на одном маршруте диспетчер может дать экономии 16800 вагоно-часов или в денежном выражении 54.400 рублей.

В прошлом году эти колоссальные резервы по улучшению работы дороги у нас не были полностью использованы. Достаточно сказать, что ни за один месяц дорога не выполнила плана маршрутизации на 100 процентов и грузила ступенчатые маршруты единицами.

Основная причина невыполнения плана маршрутной погрузки — в недооценке, а подчас и в игнорировании этого важнейшего вопроса со стороны руководителей служб движения, грузовой и отделений дороги. Анализ показывает, что большое количество маршрутов за прошлый год было сорвано по вине дороги. Так, в январе — 232 маршрута, феврале — 249, июле — 254, декабре — 159 и соответственно по вине клиентуры — 87, 34, 99, 118 маршрутов. Отсутствие контроля за своевременной подачей порожняка, плохое использование подвижного состава, разнороб в работе с клиентурой приводили к срыву планы маршрутизации.

Между тем для организации маршрутов из сборных поездов по методу тов. Осипова, особенно лесных маршрутов, на нашей дороге имеются исключительно богатые

возможности. Это доказывалось неоднократно работниками Егоршинского отделения и в первую очередь дежурным по отделению тов. Злоказовым, диспетчерами тт. Зырянцевым, Шатуновым, Вяткиной, Поповым, машинистом т. Ашихминим и многими другими.

В самом деле стоило только в 1939 году по большевистски взяться за внедрение маршрутизации, как за 15 дней сентября было отправлено 100 отправительских и ступенчатых маршрутов на одном только Егоршинском отделении. В отдельные дни егоршинцы маршрутизировали до 60 процентов всей суточной погрузки. С 14 по 20 мая 1940 года егоршинцами было погружено более 45 маршрутов, из них 10 ступенчатых!

Однако, начиная с июня месяца, егоршинцы резко снизили погрузку маршрутами и к концу года совершенно перестали организовывать ступенчатые маршруты. И не случайно, что все эти месяцы Егоршинское отделение являлось одним из самых отстающих на дороге, не выполняло основных измерителей как по грузовой работе, так и по обороту вагона, по движению поездов.

В январе этого года положение не улучшилось, план маршрутизации попрежнему сорван. И если работники службы движения и грузовой, руководители отделений и диспет-

черские коллективы резко не перестроят свою работу, то пункт договора о внедрении маршрутизации дорогой будет не выполнен.

Однако сейчас есть все возможности добиться 100-процентного выполнения отправительской маршрутизации и максимальной организации ступенчатых маршрутов. Для этого необходимо мобилизовать все силы, использовать все резервы, развернуть социалистическое соревнование за маршрутизацию погрузки. И в этой большой, ответственной государственно важной работе решающее значение могут сыграть егоршинцы тт. Злоказов, Попов, Шатунов, Вяткина, Ермилов, Данышина, являющиеся инициаторами внедрения ступенчатых маршрутов, работники Тюменского отделения тт. Маловенский, Паутов, Камышловского — тт. Широков, Токманцев, Надеждинского — тт. Опарин, Архипов и другие, овладевающие методом тов. Белякова, который в сочетании с методом тов. Осипова даст исключительно громадный экономический эффект по экономии вагоно-часов, по ускорению оборота вагона — этого основного измерителя железнодорожного транспорта.

**Б. ДОЛИНОВ** — инженер-референт отчетно-информационной группы при начальнике дороги.



ОБМЕННАЯ ПОЛОСА ГАЗЕТЫ

# ПРИЗЫВ

Орган Управления и политотдела Южно-Уральской железной дороги

## Без дополнительной заливки букс

В Карталинском резерве поездных вагонных мастеров я работаю с 1933 года. Вожу поезд без отцепок и задержек, а также без сплошной дополнительной заливки букс в пути следования. Систематически добиваюсь экономии смазочных материалов и подбивки. В декабре, например, мне удалось сэкономить около 300 килограммов зимней смазки, а за первую половину января—144 килограмма.

Мой принцип ухода за вагонными буксами весьма прост:

— Заранее выясняй и устраняй предпосылки грения, заранее лечи буксу, а не тогда, когда она загорится!..

Принимая поезд, я всегда требую от работников пунктов технического осмотра высококачественного ремонта каждой детали и тщательно проверяю сам все ходовые части вагонов, авто сцепки и фрикционные аппараты, а также расстановку и исправность автотормозов, размещение тормозных и прелетных вагонов в поезде.

В процессе приемки особое внимание обращаю на состояние букс. Прежде всего слежу за заправкой, а нередко, особенно в Магнитогорске, когда готовлюсь к рейсу по маршруту Магнитогорск — Ново-Кузнецк—Магнитогорск, сам, не доверяя этого дела другим, произвожу заправку букс, ибо неправильно или небрежно заправленная букса не гарантирует безопасного продвижения поезда. Тщательно очищаю корпус буксы от грязи. Подбивку делаю аккуратно: тугая подбивка стирает мазут с шейки оси и, на-

против, слишком слабая подбивка, оседает на низ буксы и не дает достаточной смазки.

Никогда, ни при каких условиях не позволяю делать заправку старой, бывшей в употреблении подбивкой. Обычно такая подбивка бывает засоренной, а это неминуемо вызовет грение буксы. Не допускаю также неплотного прилегания буксовых крышек и неисправных пылевых шайб, ибо в буксы, имеющие эти неисправности, проникают пыль, песок и снег.

В случаях, когда требуется производить смену подшипников, я стараюсь выполнить эту работу собственными силами, а когда подшипник меняют работники пункта технического осмотра, внимательно слежу за качеством их работы: плотно ли прилегает подшипник к буксовому вкладышу, а также к потолку буксы.

Отличная подготовка подвижного состава к очередному рейсу и внимательное хозяйское наблюдение за ним в пути следования— вот главное условие, соблюдение которого позволяет мне успешно водить поезд без отцепок и задержек, а также без дополнительной сплошной заливки букс на удлиненном гарантийном плече Магнитогорск — Ново-Кузнецк—Магнитогорск.

**Ф. С. ТРУХАНОВ** — поездной вагонный мастер Карталинского резерва Южно-Уральской ж. д.

## Работа путевого обходчика по методу тов. Лунина

Знатный машинист Новосибирского депо тов. Лунина заботливо и хорошо ухаживает за своей машиной, выполняет своими силами и силами бригады увеличенный служебный ремонт паровоза на промывках.

Прочитав об этом в газетах, я подумал, что так же может работать и путевого обходчик. Являясь полным хозяином своего обхода, путевого обходчик играет главную роль в хорошем содержании пути.

На 29 и 30 километрах перегона Дубровка—Саксан Еманжелинской линии, обслуживание которых было поручено мне, при проверке готовности к зиме не было найдено ни одного слабого болта и недобитого костыля. На эти километры я получил социалистический паспорт готовности к зиме. Полтора месяца работаю на

27-м и 28-м километрах. Они были самые запущенные на околотке, и пришлось много поработать, чтобы привести их в хорошее состояние. Теперь эти километры выглядят иначе, реже встречается тот или иной дефект, та или иная неисправность пути.

Зима требует особого напряжения в работе путевого обходчика. В любую погоду, будь то буря или крепкий мороз, стыки должны быть чистыми, болты подтянутыми, костыли крепко забиты.

Этого правила я и придерживаюсь во всей своей работе. Когда выхожу на дежурство, беру с собой весь необходимый инструмент, а принимая дежурство, обязательно узнаю от сдающего дежурство товарища, в каком состоянии находится обход. Затем иду по своему обходу с предварительным осмотром. Во время пред-

## КАК Я ДОБИЛСЯ 120.500 КИЛОМЕТРОВ ПРОБЕГА ПАРОВОЗА

Сталинскому наркому тов. Л. М. Кагановичу я дал слово: довести пробег локомотива между подемочным ремонтом до 120.000 километров. Обязательство выполнено: с 15 декабря 1939 года по 22 ноября 1940 года паровоз работал бесперебойно и сделал пробег в 120.500 километров.

Основное в нашей работе—заботливый уход за локомотивом, за каждой его деталью, внимательное изучение всех частей, поиски способов удлинения срока их службы. Особенно важно предохранить от преждевременного износа бандажи.

Можно ли сохранить бандажи на более длительный срок? Вот вопрос, который волновал меня. Я взял старую колодку и по бокам ее наварил кубики высотой в 35 миллиметров. В пространство между кубиками вставил кусочки стали от слесарных пил и заварил их. Внутри колодки по кругу катания образовалась выемка, колодка не прикасалась к рабочей части бандажа, но стирала выступы по краям проката. Вновь сконструированная колодка предупреждала быстрое нарастание проката.

Чтобы сохранить бандажи, пришлось внести некоторые изменения и в работу песочницы. Я, например, заглушил песочную трубу ведущей осью. Известно, что ведущая ось быстрее изнашивается и, если под нее лавать много песка, тем более переработанного, то наиболее крупные частицы песка будут делать риски на бандаже, что влечет к ускорению износа последнего. Теперь ведущая ось получает переработанный песок из-под второго оката.

Мы, паровозники, знаем, что боксование—основная причина быстрого износа бандажей. К боксованию приводит большой износ плавающих втулок, дышлавых валиков, неравномерный износ букс, буксовых накладок, неисправность рессорного подвешивания.

Рессора пятой оси с правой стороны сделала выработку стойки на моем паровозе. Получилась неравномерная балансировка, усилилась нагрузка на ось. Не придавать значения этому—значит лишить паровоз

равномерной передачи нагрузки с оси на ось, и он будет боксовать. Но как избежать заедания рессор? К стойкам я приварил планки, получилась коробка в форме масленки, и туда стал наливать мазут. Рессоры начали работать эластично. Кроме того, в центр балансиров рессор я кладу промазанные концы. Они лучше смазывают балансиры, получается хорошая игра их.

При боксовании колеса вращаются с очень большой скоростью. Поэтому происходит усиленный износ бандажей, а нередко и поломка движущего механизма. Чтобы прекратить боксование, некоторые машинисты подают песок под бандажи в то время, когда колеса уже боксуют.

Песок, попавший под колеса во время боксования, действует на бандажи, как резец, снимающий стружку с поверхности их катания, и, кроме того, может вызвать поломку дышел или пальцев кривошипа. Поэтому во время боксования я песок под бандажи не даю, а равномерно и быстро перекрываю регулятор, приостанавливая этим боксование.

Чтобы предотвратить боксование на подемах, необходимо содержать песочницу с пескоподводящими трубами в полной исправности; иметь достаточный запас хорошо просеянного и просушенного песка; предупреждать боксование, подавая песок под колеса заблаговременно—до начала боксования; не допускать резкого падения скорости, для чего проезжать подъем схода за счет живой силы, накопленной на более легких профилях; подезжая к затяжному подъему, нужно постепенно открывать регулятор до полного открытия его и увеличивать наполнение цилиндров. Такая постепенная нагрузка паровой машины создает плавное увеличение и равномерность ее работы. Паровоз на подъеме не боксует.

Предупредить боксование—это значит не только увеличить пробег паровоза между обточками, но и сохранить всю экипажную часть и движущий механизм локомотива.

Я применил и искусственные профилактические мероприятия для сохранения бандажей. Мною одним из первых была испытана электронаплавка бандажей, которая дала положительные результаты.

В итоге папановского ухода за локомотивом я добился неплохих показателей. Сопла сульфуров менялись после пробега паровоза в 15 тысяч километров, поршневые кольца—в 40 тысяч, поршневые плавающие втулки, центровые и сцепные—в 60 тысяч, крейкопфные подшипники, дышлавые валики—в 120.500 километров. Ремонт инжектора производился после пробега в 60 тысяч километров, арматуры—в 120.500 километров, паровоздушных насосов—



в 60 тысяч, крана машиниста и воздушораспределителей—в 120.500 километров.

За этот длительный пробег паровоз должен был пройти 37 промывок с общим простоем в них 740 часов и 3,5 подемки с простоем 378 часов. Фактически же паровоз имел 10 промывок с затратой на ремонт 200 часов. Таким образом я сэкономил 918 паровозо-часов.

Одним уходом за паровозом и умелым вождением поездов без боксования я повысил пробег до 60 тысяч километров. Рационализаторские мероприятия дали возможность увеличить пробег до 80 тысяч километров. Применение специальных тормозных колодок подняло пробег до 100 тысяч километров и, наконец, своевременная электронаплавка местного проката бандажей повысила пробег до 120.500 километров.

Таких результатов может добиться каждый машинист. Но для этого требуется: подлинно-любовный, папановский уход за паровозом; контроль за качеством выполняемого ремонта, особенно экипажной части и движущего механизма; строгое соблюдение режима вождения поездов без боксования; смелое и решительное внедрение новой техники на паровозах—наплавка бандажей, колодок американского типа и др., увеличивающих пробег паровоза между обточками.

Сейчас мой паровоз пошел в новый рейс. Он должен сделать 130.000 километров между обточками. И это обязательство я также выполняю с честью.

**И. П. БЛИНОВ**—орденоносец, машинист 1-го класса депо Курган Южно-Уральской ж. д.



**Ф. ЧЕРНЫХ**

варительного осмотра исправляю все замеченные дефекты.

Недавно состояние 27-го и 28-го километров проверял старший дорожный мастер т. Шахматов. Он нашел, что они находятся в отличном состоянии. И надо прямо сказать: сердце радуется, когда сам видишь плоды своей работы.

Содержание стыков и скрепленных в хорошем виде, очистка снега до подошвы рельсов дают мне возможность своевременно обнаружить тот или иной дефект пути—изношенный рельс, лопнувшую накладку или под-

кладку, изломанный или слабый болт, недобитый костыль.

Такое содержание пути и есть применение лунинского метода. Объем текущего ремонта пути, который производит путевого обходчик, можно значительно расширить. В летнее время я своими силами произвожу сплошную добивку костылей, сплошную ополку травы, что по приказу № 79-Ц наркома тов. Л. М. Кагановича должна делать бригада ремонтных рабочих. Сам я произвожу подбивку отрасенных шпал и замену противугонов.

В 1941 году думаю еще более расширить свои обязанности, чтобы сократить объем работ для бригады ремонтных рабочих. Буду производить подрезку балластной призмы, срезку земляного полотна, зачистку заусениц на шпалах, пропитываю их креозотом или смолой, очистку кустарников у полотна линии.

Мое предложение работать по методу Лунина путевые обходчи-

ки Южно-Уральской дороги горячо одобрили. Многие внесли дополнительные предложения. На нашей дистанции путевого обходчик 1-го околотка тов. Загоскин обязался исправлять своими силами потайные толчки, обходчик тов. Панихидин решил сам делать перебивку костылей. Путевому обходчику Курганской дистанции пути тов. Аладин обязался прибором для сжатия шпал—скобами ремонтировать треснувшие шпалы. По всей дороге развернулось движение путевых обходчиков за лучшее содержание пути, за сокращение объема ремонта для путевых бригад.

Работа путевых обходчиков по методу машиниста тов. Лунина даст возможность бригадам ремонтных рабочих больше уделять внимания качеству работ, даст большую экономии государственных средств.

**Ф. ЧЕРНЫХ** — путевого обходчик 10-го околотка Челябинской дистанции пути.



## Общественный ревизор

Пенсионер, бывший машинист депо Камышлов тов. Чеботарев И. В. является активным общественным ревизором по безопасности движения поездов. Он ежедневно осматривает паровозы, выходящие под поезда, и стоящие составы на станции.

24 января осматривая вагоны тов. Журавлев заявил о технической готовности поезда № 5959. Паровоз был уже под составом. Через несколько минут поезд должен был отправиться. Тов. Чеботарев при осмотре состава обнаружил раковины на бандажах по кругу катания у вагонной колесной пары. Поезд был задержан, вагон отцеплен.

Общественный ревизор тов. Чеботарев активно участвует на производственных совещаниях паровозников, передает свой богатый опыт, помогает устранять отдельные технические неисправности.

Работа тов. Чеботарева, как общественного ревизора по безопасности движения поездов, заслуживает внимания и поощрения со стороны руководства дороги.

**А. М. ПЕРМИКИН** — участковый ревизор по безопасности движения поездов.

## Военно-физкультурные соревнования школьников

С 3 по 23 февраля проводятся внутришкольные военно-физкультурные соревнования пионеров и школьников. В Свердловске к ним хорошо готовятся учащиеся 1, 2 и 3 железнодорожных школ.

В течение марта пройдут районные соревнования, на которых будут отобраны лучшие команды школьников для участия в областных соревнованиях.

Дело чести каждого пионера и школьника — добиваться участия в военно-физкультурных соревнованиях, бороться за получение переходящего приза — красного знамени Наркома Обороны СССР.

**К. СЕЛИВЕРСТОВ.**

## Переход лыжников

Лыжный переход по маршруту Дружинино — Нижние Серьги недавно был организован комсомольцами узла Дружинино. В переходе участвовало 30 человек, в том числе допризывники и девушки. Дистанция в 25 километров была пройдена за 2 часа 30 минут.

Лыжники успешно выполнили нормы на значок ГТО I и II степени. Прекрасно прошли дистанцию тт. Столбиков, Сизов, Шерстнева, Черноголов, Фокин и другие.

Недостойным было поведение физруков тт. Медведева и Исаева, а также секретарей первичных организаций тт. Блиновских (клуб), Копытовой (буфет), Поньмаревой (вагоноремонтный пункт), которые не только не организовали свои небольшие коллективы для участия в переходе, но и сами не встали на лыжи.

**ЕЛИСЕЕВ** — секретарь узлового комитета ВЛКСМ.

## 10.500 НОВЫХ ЗНАЧКИСТОВ ГСО

За прошлый год организация РОЖК нашей дороги выросла до 16 тысяч членов. На узлах, станциях и разъездах подготовлено 10.500 новых значкистов ГСО.

На дороге организовано 65 санпостов, 2 школы медицинских сестер, санбригады за год обследовано более тысячи точек (цехов, жилых и торговых помещений).

Лучшие показатели в санитарно-оборонной работе имеет Камышловский райком РОЖК (председатель тов. Дерябина). Здесь было подготовлено 1814 значкистов ГСО, собрано 2757 рублей членских взносов, организовано 40 санитарных постов.

Хорошо поставлена работа первичной организации РОЖК в резерве проводников станций Свердловск-пассажирская (председатель тов. Петрова). Организация подготовила 257 значкистов ГСО.



В Красноярском Дворце культуры железнодорожников. На снимке: молдавский танец в исполнении хореографического кружка.

Фото С. Малебичко. (Фото ТАСС).

## Концерты на производстве

Для обслуживания железнодорожников концертами в Доме культуры имени А. А. Андреева создано пять культурбригад. За вторую половину января на узлах Свердловск-пассажирская и Свердловск-сортировочная ими дано 11 концертов. Кроме того, ансамбль гавайских гитар выезжал на станцию Кузино.

### СТАХАНОВСКИЕ ШКОЛЫ

Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта имени Ф. Э. Дзержинского выпустил ряд книг из серии «Стахановские школы».

Дорожная техническая библиотека получила эти книги. В их числе имеются: Ткаченко Ф. Д. — «Стахановские мастера оборудования вагонов автотормозами». Павлюшин С. В. — «Как достигается экономия топлива». Богданов И. И. — «30.000 километров пробега между промывками».

**АНЦИФЕРОВА** — сотрудник библиотеки.

### ВЫЕЗДНОЙ КОНЦЕРТ ДОМОХОЗЯЕК

При Егоршинском вагонном участке работают женские хоровой и драматический кружки. Недавно домохозяйки, члены этих кружков, выезжали на станцию Релж с концертом для железнодорожников. Перед началом концерта был сделан доклад о международном положении.

Следующие выезды домохозяек намечены на ст. Красные Орлы и в подшефный колхоз.

**И. ОЛЬКОВ.**

### ГОТОВЯТ ЗНАЧКИСТОВ ПВХО

Ученица X класса школы № 10 (ст. Свердловск-сортировочная) Муза Скопина подготовила 20 значкистов ПВХО, ученица IX класса Тамара Смолей — 19. Обе они являются передовыми пионервожатыми.

Ученицы Овчинина и Патрикеева организовали в школе кружки ПВХО для подготовки значкистов.

**ЦЕЛИКОВА** — старшая пионервожатая школы.

Ответственный редактор **В. К. ХАПУГИН.**

## ВНИМАНИЮ

хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей, стахановцев, рабочих и служащих дороги.

Продолжается подписка на журналы по железнодорожному транспорту с первых номеров:

Наименование журналов	Период в год	Подписная плата		
		3 мес.	6 мес.	12 мес.
«Жел.дор. техн. в новой литературе»	12	15—	30—	60—
«Железнодорожный транспорт»	12	10.50	21—	42—
«Паровозное и вагонное хозяйство»	12	9—	18—	36—
«Строительство ж. д. и путевое хозяйство»	12	9—	18—	36—
«Эксплуатация железных дорог»	12	9—	18—	36—

Прием подписки повсюду местными уполномоченными узлов, станций и издательством газеты «Путевка».

Срок сдачи заказов на первые номера — 15 февраля 1941 г.

Издательство газеты «Путевка».

## Узаконили завышенный простой вагонов

Отдельные руководители грузовой службы безответственно относятся к сокращению простоя вагонов на подъездных путях клиентуры.

30 января зам. начальника грузовой службы тов. Долгополовым и начальником группы отправительской маршрутизации тов. Плишкиной был согласован с Средуралмедзаводом протокол календарного плана погрузки маршрутов на февраль с завышенными сроками погрузки. При подаче порожняка под погрузку срок погрузки маршрута протоколом установлен в 10 часов, тогда как завод может грузить маршрут за 6-8 часов. Материалами обследования работы подъездных путей бригадой 2-го отделения движения срок погрузки маршрутов был установлен 8 часов.

Далее протоколом установлено, что при погрузке маршрута из-

под сдвоенных операций дается 15 часов 30 минут. Не знаю, из каких расчетов был установлен этот срок. Одно лишь ясно, что если расчленить этот простой по элементам, то примерно получается 14 час. 45 мин., а фактически имеется полная возможность грузить маршрут из-под сдвоенных операций за 12 часов.

При погрузке двух маршрутов в сутки в протоколе указано, что разрыв между подачей порожняка под погрузку маршрутов должен быть не менее 12 часов. Иначе говоря, грузовая служба узаконила погрузку по заводу не более 2-х маршрутов в сутки, тогда как в действительности завод имеет полную возможность грузить 3 маршрута в сутки с разрывами подачи порожняка через каждые 6—7 часов.

Таким образом, грузовая служба вместо сокращения простоя ваго-

нов на подъездных путях узаконила завышенные сроки простоя. Это объясняется прежде всего тем, что тов. Долгополов совершенно не знает работу на подъездных путях, не знает, что Средуралмедзавод при полном использовании механизмов, лучшей организации погрузки и выгрузки имеет полную возможность значительно сократить срок погрузки и выгрузки и тем более срок погрузки маршрутов. Об этом говорят факты погрузки маршрутов в отдельные дни за 5-6 часов, а из-под сдвоенных операций за 10—11 часов.

Кроме того, считаю, что грузовая служба при установлении сроков на грузовые операции и составлении плана погрузки маршрутов должна приглашать начальника станции.

Установленные сроки погрузки маршрутов по станции Ревда должны быть немедленно пересмотрены.

**Г. РЕШЕТНИКОВ** — начальник станции Ревда.