

ПУТЕВКА

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

№ 9 (2140)

Вторник, 20 января 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

Телеграмма секретаря ЦК ВЛКСМ т. Михайлова Раисе Кыштымовой

Электрообмотчица Свердловского вагонного участка комсомолка Раиса Кыштымова, подписывая новогоднее письмо товарищу Сталину, дала обязательство работать с еще большей энергией. Свое обязательство она выполняет, дает высокую производитель-

ность труда. 4 января тов. Кыштымова за 4 часа работы выполнила задание на 1907 процентов. В связи с этим секретарь ЦК ВЛКСМ Михайлов прислал комсомолке-стахановке приветственную телеграмму, в которой говорится: «Следим за вашей работой, ра-

дуемся вашим успехам. Хотелось, чтобы вы, как передовой человек областной комсомольской организации, помогли нам шире развернуть среди девушек работу по достойной встрече XXIV годовщины Красной Армии».

О РАЗВИТИИ ЛУНИНСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ ВОИНЫ

Изложение приказа наркома путей сообщения тов. Л. М. Кагановича и начальника политуправления НКПС тов. М. Я. Белоусова от 7 января 1942 года № 18

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович и начальник политического управления НКПС тов. М. Я. Белоусов издали приказ «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны». В этом приказе говорится:

В дни великой отечественной войны советского народа с подлыми немецко-фашистскими захватчиками на долю всех железнодорожников выпали почетные, ответственные обязанности, возложенные на них партией, правительством и нашим вождем товарищем Сталиным, — ускорять продвижение транспортов с войсками и воинскими грузами, четко обслуживать все отрасли нашего социалистического народного хозяйства. Успешному выполнению этих задач способствуют растущая творческая инициатива масс, стахановско-кривоносовские и лунинские методы труда, возникшие на базе новой техники в борьбе за боевую образцовую работу всего железнодорожного транспорта.

НКПС особенно указывает на огромное значение широкого распространения и внедрения лунинских методов работы. Будучи еще и в мирное время важнейшим рычагом повышения культуры и организованности в работе транспорта, лунинские методы в условиях войны оказались ценнейшим оборонным резервом транспорта. Застрельщиком этого движения явился передовой машинист депо Новосибирск Томской дороги Николай Лунин, выступивший инициатором новых методов эксплуатации паровоза.

Овладев в совершенстве своей основной профессией машиниста и хорошо освоив слесарную смекалку, Лунин и его бригада отличными и любовным уходом за паровозом нашли способы удлинения сроков его службы. Они расширили производимый силами самой паровой бригады объем ремонта паровоза в пути, в оборотном и основном депо, они добились сокращения объема промычного и подемочного ремонта, что облегчает работу комплексных бригад. Лунин и лунинцы добились большой экономии рабочей силы, материалов, запасных частей и смазки, выявляя огромные резервы как в паровозном, так и в других отраслях хозяйства транспорта.

Применяя новые методы эксплуатации паровоза, лунинцы доказали, что можно значительно улучшить эксплуатационные показатели работы паровоза. Лунин довел пробег своего паровоза между под'emками до 100 тысяч километров, сэкономил только на подемочном ремонте свыше 11 тысяч рублей. При этом такие ответственные детали, как пресс-аппарат, кулисный механизм, крейкопфы на протяжении всего пробега ни разу не ремонтировались и при осмотре оказались в отличном состоянии.

Лунинцы подняли материальную заинтересованность паровозных бригад в сохранении паровозов путем внедрения хозрасчета и получения бригадой премии за экономию, достигнутую при ремонте.

В приказе указывается, что одновременно там, где развито лунинское движение, комплексные бригады не только не ослабили своей работы, а наоборот — комплексные бригады повышают качество ремонта. Хорошая комплексная бригада является учи-

телем машинистов в деле ремонта, ухода и сохранения паровоза. Так, например, в депо Москва-Сортировочная Ленинской дороги комплексная бригада Шумова высококачественно ремонтирует паровозы. При этом она широко проводит своими силами восстановление старых запаянных частей и деталей, использует старые материалы, а также выполняет ряд работ при ремонте без помощи других цехов.

Этого бригада достигает тем, что наряду с высоким освоением своей основной специальности, каждый работник бригады овладевает смежной, другой специальностью, что дает возможность широко использовать работников бригады на различных работах при ремонте. Бригада Шумова при ремонте паровоза обучает паровозные бригады культуре ремонта и сохранению материальной части.

Таким образом, — говорится в приказе, — лунинское движение, прочно завоевавшее себе место на железнодорожном транспорте, знаменует собой еще одну ступень в развитии стахановско-кривоносовского движения — этого самого жизненного, непреодолимого движения современности.

Лунинское движение подхватывается и широко распространяется среди массы работников других профессий железнодорожного транспорта — среди вагонников, путейцев, эксплуатационников, связистов.

Лунинское движение, возникшее в мирное время, стало неопределимым в условиях великой отечественной войны с германским фашизмом. В обстановке войны особенно необходимо экономить металл, лес, топливо, а также сокращать расходы на рабочую силу, что с успехом достигается в результате применения лунинских методов работы. Поэтому лунинское движение является серьезным резервом транспорта и одной из важнейших основ перестройки работы железных дорог на военный лад.

В условиях войны каждый килограмм сэкономленного топлива, металла и любого материала, каждая работа, произведенная с меньшей затратой труда и средств, есть укрепление тыла и прямая активная помощь фронту. Этому с наибольшим успехом способствует лунинское движение.

Однако это осознано не во всех хозяйственных единицах. Некоторые руководители предприятий недооценивают хозяйственно-политического значения лунинского движения в условиях войны и не создают обстановки для широкого внедрения и распространения лунинских методов работы среди всех паровозных бригад и других профессий, связанных с работой машин и материальных средств на транспорте.

В целях дальнейшего развития и решительного улучшения руководства лунинским движением НКПС приказал:

1. Начальникам дорог, начальникам политотделов дорог, начальникам служб, отделений и депо, станций и вагонных участков, дистанций пути, сигнализации и связи коренным образом улучшить руководство лунинским

движением, обеспечить внедрение и расширение лунинских методов и распространение их на всех предприятиях дорог применительно к каждой профессии, всемерно поддерживая творческую инициативу железнодорожников, направленную на дальнейший подъем работы транспорта зимой в условиях войны.

2. Установить, что лунинскими паровозными бригадами считаются такие бригады, которые:

а) овладев в совершенстве своей профессией и слесарным делом, бережно эксплуатируют паровоз, умеют не только хорошо управлять им, но и отлично обслуживать текущие ремонтные работы;

б) на основе знаний слесарного дела поддерживают в здоровом состоянии все детали паровоза и тендера, выполняя весь необходимый ремонт в пути, в оборотном и основном депо, в период между промывками;

в) обеспечивают технически грамотный и заботливый уход за паровозом в процессе его эксплуатации, что приводит к уменьшению износа и поломки частей паровоза;

г) сокращают потребность в больших ремонтных работах при промывке путем своевременного устранения неисправностей в период эксплуатации паровоза;

д) дают экономию топлива;

е) путем хорошего ухода за паровозом снижают расход средств на рабочую силу, сокращают расход материалов и запасных частей при промычном ремонте, расходы на чистку, освещение и смазку паровоза ниже плановых норм, установленных для депо;

ж) работают без крушений и аварий, выполняют техническую скорость, установленную на данном участке, и не допускают непроизводительного простоя паровоза;

з) заботливым уходом за экипажной частью и машиной паровоза берегут бандажи спящих осей и обеспечивают перевыполнение установленных норм пробега паровозов между подемочными ремонтами;

и) своевременной смазкой и правильным регулированием движущего и парораспределительного механизмов обеспечивают беспрерывную работу между подемочными ремонтами важнейших деталей паровоза (буксовых подшипников ведущих и спящих осей, плавающих втулок и разъемных подшипников движущегося механизма, поршневых секционных колец, двойных золотниковых колец, уплотняющих колец, золотниковых и цилиндрических сальников).

к) заботливым и правильным уходом за котлом в период работы паровоза, во время чистки и заправки топки, при промывке и продувке котла держат его в исправности, обеспечивая чистоту котла от накипи и шлама.

Подобными же производственными показателями, уточненными и конкретизированными применительно к своим профессиям, должны обладать лунинские бригады работников во всех других службах и отраслях железнодорожного хозяйства.

3. Начальникам паровозных

служб, начальникам депо и мастерам цехов создать паровозным бригадам все условия для выполнения перечня ремонта, расширенного на основе опыта лунинских бригад и утвержденного НКПС в новых правилах текущего ремонта, ухода и содержания паровозов.

4. Руководство ремонтными работами паровозных бригад осуществляет старший машинист. Общее руководство осуществляет мастер промычного ремонта. Обязать мастера в процессе выполнения ремонтных работ паровозными бригадами оказывать им техническую помощь и контролировать качество ремонта.

5. Начальникам паровозных служб и начальникам депо в двухнедельный срок начать обучение паровозных бригад слесарному делу без отрыва от производства. В каждом депо организовать курсы, обеспечив их необходимым оборудованием и инструментом. В основу обучения положить практическое овладение техникой слесарных работ и приобретение навыков по ремонту паровозов. В качестве инструкторов по производственному обучению выделить квалифицированных мастеров и бригадиров, хорошо знающих ремонт паровозов.

6. По окончании курсов машинисты и помощники обязаны сдать квалификационной комиссии, создаваемой приказом начальника паровозной службы, пробу на слесаря 5 разряда. А кочегары — 3 разряда. Присвоенный разряд занести в трудовую книжку.

7. Премиирование паровозных и комплексных бригад, работающих лунинскими методами, производится на основе постановления ВЛКСМ и Наркомтяжпрома от 10/27 июля 1932 года № 526 «Типовое положение о хозрасчетной бригаде», по которому:

а) сумма премии исчисляется от общей суммы экономии по бригаде; б) в целях стимулирования борьбы за экономию по особо дефицитным материалам администрация может устанавливать по этим показателям максимальный размер премии; в) величина процента премии устанавливается в зависимости от общей суммы экономии, достигнутой бригадой;

Накануне ленинских дней

ЕГОРШИНО. (Наш корр.). Здесь идет подготовка к XVIII годовщине со дня смерти Владимира Ильича Ленина. Подобраны докладчики из числа партийно-комсомольского актива. Доклады «18 лет без Ленина — под руководством товарища Сталина по ленинскому пути», будут проведены на узле и линейных станциях отделения.

При агитпункте политотделом отделения проведен семинар для

На предприятиях, полевых станциях, путейских околотках Кузнецкого отделения идет подготовка к ленинским дням. Агитаторы готовятся к беседам и докладам. Для них уже проведено несколько семинаров. В парткабинете и железнодорожном клубе организуются фотовыставки на

с учетом выполнения производственной программы. Премиирование производится в размере от 20 до 60 процентов достигнутой экономии».

НКПС подчеркнул, что лунинское движение необходимо закрепить и всемерно развивать прежде всего в паровозном хозяйстве, не разбрасываясь и устраняя недостаток, состоящий в том, что многие хватаются одновременно за несколько участков, не закрепляясь ни на одном из них. Добившись закрепления лунинских методов в паровозном хозяйстве, необходимо их внедрять и в других отраслях железнодорожного транспорта, в первую очередь в вагонном и путейском хозяйстве. Вся ответственность за дальнейшее распространение и широкое внедрение лунинских методов возлагается на руководителей дорог и политотделов.

Лунинское движение, — говорится в заключении приказа, — должно встретить горячую поддержку всех хозяйственных руководителей, политических работников, инженерно-технического состава, мастеров, без активной помощи которых это движение не может развиваться.

НКПС обращает внимание всех руководителей хозяйственных единиц, что сейчас, в условиях войны, государство не может полностью удовлетворить всех потребностей железнодорожного транспорта в металле, топливе, смазке и др. материалах, а лунинское движение дает огромные возможности их экономии.

НКПС требует, чтобы на всех дорогах взяли курс на большевистский за развитие лунинского движения как по линии ремонта и сохранения подвижного состава, так и по выполнению заданий по перевозкам. Лунинское движение — то зveno, ухватившись за которое, можно и нужно решать основные хозяйственные вопросы транспорта в условиях войны.

НКПС уверен, что начальники дорог, начальники подорож и все руководители хозяйственных единиц и парторганизаций по-настоящему возьмутся за развитие замечательного лунинского движения, организуют социалистическое соревнование между бригадами по овладению и внедрению лунинских методов работы и тем самым обеспечат полное выполнение заданий партии, правительства и великого Сталина по перевозкам в условиях отечественной войны.

Здесь же готовится несколько выставок: О жизни и деятельности Владимира Ильича Ленина, «Под знаменем Ленина — Сталина — мы победим».

21 января в железнодорожном клубе состоится торжественно-траурное заседание. Кружки художественной самодеятельности клуба готовят программу для этого вечера.

темы: «Ленин о защите социалистического отечества» и «Жизнь Владимира Ильича».

В ленинские дни на всех предприятиях отделения проводятся торжественно-траурные заседания. 21—22 января в железнодорожном клубе будет демонстрироваться «Юность Максима».

ВСТАНЕМ НА СТАЛИНСКУЮ ОБОРОННУЮ ВАХТУ ИМЕНИ XXIV ГОДОВЩИНЫ ГЕРОИЧЕСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ!

Работаю по методу тов. Козлова

Осваивая метод диспетчера тов. Козлова, начинаешь понимать, что инициатива и сметка помогают вскрывать новые резервы в организации движения поездов. Я задалась целью добиться на своем участке рационального использования каждого метра парковых путей. При формировании поезда я требую от дежурных по станции тщательной подборки вагонов группами по существующим разметкам, чтобы ни один поезд, идущий в сторону Свердловска, не имел переработки на станции Шарташ.

Первые дни работы по методу Козлова положительно сказались на улучшении поездного положения на участке. Обычно поезд № 901 простаивал на подходе к станции Шарташ, а после приема обязательно поступал в разборку. Другое положение теперь. Этот поезд формируется на станции Адуи и Монетная. Дежурные по станции тт. Буйничев и Кузнецов, с которыми я соревнуюсь, обеспечивают подборку вагонов отдельными группами для станции Шарташ и Свердловск. Это способствует быстрому продвижению поезда. Поезд не требует дополнительной переработки, без задержки принимается на узловых станциях.

Со станции Егоршино без подбора по группам был отправлен поезд № 165. Я знала, что такой поезд не скоро примут на станции Шарташ, решила перестроить состав, не выпуская его с участка. Дежурные по станции Красные орлы и Капалуха тт. Федоровских и Харитоновых успешно справились с поставленной перед ними задачей. Они в сжатые сроки перестроили поезд. Маршрут был принят на станции Шарташ без малейшей задержки.

Чтобы наиболее рационально использовать станционные пути на нашем участке, применяется метод безотцепочной погрузки и выгрузки. На станцию Монетная следовал поезд № 652. Я предупредила дежурного по станции Кузнецова о том, что в адрес станции Монетная следуют два вагона под выгрузку и находятся в такой-то части поезда. Дежурный по станции и весовщик Стафеев произвели выгрузку без отцепки вагонов от поезда, используя время, положенное паровозу для набора воды. Отлично справился с выгрузкой без отцепки вагонов от поезда и дежурный по станции Реж тов. Шарташов.

Е. ЧЕРНОБОРОВА — диспетчер Егоршинского отделения.

Первыми встали на вахту свердловские железнодорожники

Подписывая новогоднее письмо уральцев товарищу Сталину, железнодорожники Свердловского отделения дали клятву работать по нормам военного времени. Они обязались на высоких скоростях водить поезда на фронт с вооружением и боеприпасами, самоотверженно помогать доблестной Красной Армии громить фашистских оккупантов.

С первого же дня нового года многие железнодорожники боевыми делами подкрепляют свою клятву. Энергично работает знатный составитель поездов станции Свердловск-сортировочная тов. Фетисов. В условиях военной зимы он систематически перевыполняет план формирования поездов. По нормам военного времени работает машинист паровозного депо Свердловск-пассажирская тов. Мирских и фрезеровщик этого же депо тов. Ланских, дающий ежедневно более двух норм. Быстро овладевают методом тов. Козлова диспетчеры тт. Бельтюков и Ломакин. Намного перевыполняет производственные задания стахановка вагонного участка тов. Кыштымова.

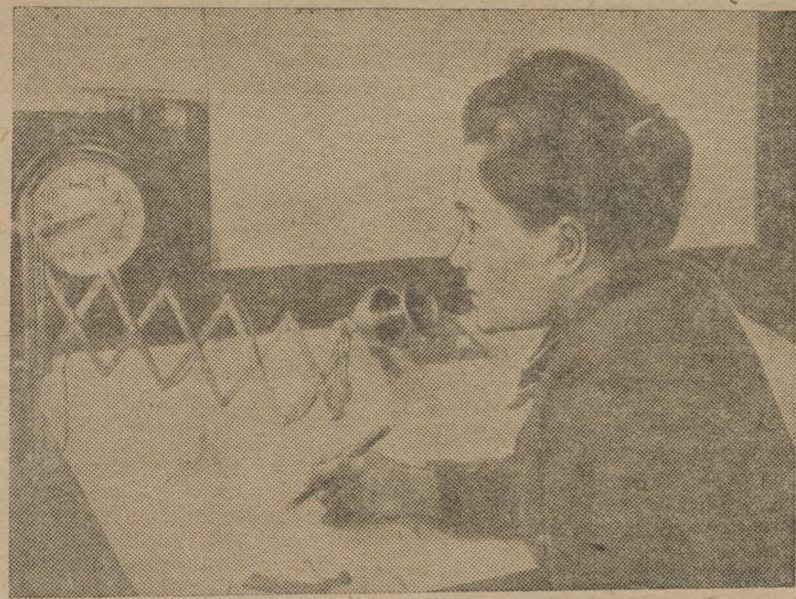
Повседневно крепя связь тыла с фронтом, усиливая свою помощь фронтовикам, железнодорожники Свердловского отделения решили встать на оборонную сталинскую вахту имени XXIV годовщины Красной Армии.

Вступая на вахту, они взяли конкретные обязательства:

— Даем слово ежедневно перевыполнять государственный план выгрузки, — заявили они. — Выполним на 105 процентов январский план погрузки, обеспечим полностью развоз местного груза и за первую половину суток — не менее 60 процентов.

Железнодорожники обсудили эти обязательства во всех коллективах и, становясь сегодня на почетную вахту, обратились ко всем коллективам дороги и работникам транспортных цехов промышленных предприятий, обслуживаемых отделением, с призывом поддерживать их почин.

Почин железнодорожников Свердловского отделения должен быть подхвачен всеми коллективами дороги — сменами, бригадами, цехами, почетный долг которых — встать на сталинскую оборонную вахту имени XXIV годовщины Красной Армии.



Диспетчер Тюменского отделения движения тов. М. А. ДЕНИСОВА работает по методу диспетчера-лунинца тов. Козлова. Фото В. Ложина.

ЗА ВЫСОКУЮ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА

Метод работы диспетчера-лунинца Пензенской дороги Федора Козлова обобщил в себе наиболее передовые и совершенные способы регулировки в условиях военного времени. Он открыл новые резервы увеличения пропускной способности узлов и участков.

Я работаю на Свердловском участке. Участок этот трудный и имеет свои особенности. Он находится между двумя сортировочными станциями — Смышкы и Свердловск-сортировочная. Чуть на одной из них создается какое-нибудь затруднение, — это немедленно сказывается на всей работе участка. За последнее время здесь создалось такое положение. На Смышкы идут поезда с массовой разборкой, и она не справляется с их переработкой. Свердловск-сортировочная так-

же не обеспечивает нормальный прием поездов. В результате этого на прожучных станциях скопилось много вагонов с различными грузами.

Я начал уборку грузов с участка путем дополнительной прицепки вагонов к проходящим поездам. Вызвав на станции Тава-туй машиниста тов. Пушкарева, я договорился, чтобы он прицепил к своему составу сверх нормы 27 вагонов общим весом в 925 тонн. Тов. Пушкарев выполнил мое распоряжение, и тяжеловесный состав своевременно доставил на станцию Свердловск-сортировочная. В этот же день машинист тов. Владыкин взял к своему поезду сверх нормы на станции Сагра 23 вагона весом 700 тонн. По несколько десятков вагонов взяли также с линейных

станций машинисты тт. Кладов и Зайцев. Таким путем мне удалось убрать за один день с линейных станций 97 вагонов, общим весом около 3 тысяч тонн. Этим мы сэкономили полтора электровагона и значительно увеличили пропускную способность участка.

В дежурство 15 января я вывел с участка еще 45 вагонов. В Сагре стояла кольцовка с дровами для станции Шарташ. Я договорился с машинистом тов. Ошиваловым и главным кондуктором тов. Пенюгиным и они прицепили ее к своему составу. Поезд, весом на 700 тонн выше нормы, сформированный строго по специализации, они своевременно привели на Свердловск-сортировочную.

Но если убирать грузы с участка на узлы, это не облегчит положения. Зашьются узлы и снова придется держать грузы на участке. Вот тут-то и приходит на помощь метод тов. Козлова —

перестроение разборочных поездов на участке.

По моему заданию на участковых станциях за эти дни было перестроено несколько поездов направлением на Надеждинское отделение без переработки на Смышкы. Делать это можно вполне, если наладить четкую информацию о разложении состава. В дежурство 15 января я узнал, что в поезде, следующем на Смышкы, вся головная часть может без переработки пройти на Надеждинское отделение. На станции Шурала, по моим сведениям, стоит около тридцати вагонов груза, следующего также на Надеждинское отделение. Я даю команду — отцепить хвост поезда на одной из станций, прицепить к поезду груз на Шурале. В результате этого переработанный на участке поезд без дальнейшей переработки следует на Надеждинское отделение. Этим я облегчаю работу станции Смышкы. Труднее перестроивать

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

(Вечернее сообщение 18 января)

В течение 18 января наши войска, преодолевая узлы сопротивления немецких войск, продолжали продвигаться вперед, заняли несколько населенных пунктов и в числе их Полотняный завод.

За 17 января уничтожено 15 немецких самолетов. Наши потери — 3 самолета.

За 18 января под Москвой сбито 3 немецких самолета.

За 17 января части нашей авиации уничтожили 6 немецких танков, около 290 автомашин с войсками и грузами, 13 бронемашин, 255 повозок с боеприпасами, 7 орудий с прислугой, повредили в ряде мест железнодорожное полотно, взорвали 7 вагонов и 2 паровоза, разрушили железнодорожный мост, рассеяли и частично истребили 2 полка пехоты противника.

Гвардейская часть тов. Безверхова (Западный фронт), ведя упорные бои с противником, нанесла немцам большой урон. Только убитыми гитлеровцы потеряли 500 солдат и офицеров. Наши бойцы захватили 3 немецких танка, 27 орудий, 30 пулеметов, зенитную установку и большое количество снарядов. Трофейные орудия гвардейцы установили на огневых позициях и громят врага его же снарядами.

Авиачасть тов. Полбина, действующая на Калининском фронте, совершила внезапный налет на вражеский аэродром. Метко сброшенными бомбами и пулеметным обстрелом уничтожено 16 немецких самолетов.

Красноармеец Стефаненко, охранявший с пулеметом аэродром, заметил вынырнувший из-за облаков самолет противника «Ю-88» и дал длинную очередь. Фашистская машина взорвалась в воздухе.

Получены сведения о результатах деятельности нескольких партизанских отрядов, действующих

в Крыму. По далеко неполным данным эти отряды за два месяца убили 1800 немецких солдат и офицеров, взяли в плен 41 гитлеровца, захватили 10 пулеметов, уничтожили 70 грузовых автомашин и 58 подвод с боеприпасами и 3 цистерны с горючим. Кроме того, на минированных партизанами дорогах подорвалось свыше 100 автомашин с пехотой противника и боеприпасами. Воодушевленные победами наших войск в Крыму, партизаны еще больше активизировали свою боевую деятельность.

Пленный ефрейтор 215 немецкого артполка Фриц Маркстальер на допросе заявил: «Я больной, у меня туберкулез, хронический катар желудка и кишек. В армии я перенес брюшную тиф. Недавно обморозил ноги и простудился. За 3 недели пребывания в России я 10 дней пролежал в лазарете и тем не менее меня не отпускали из армии. В лазарете я у многих солдат видел советские листовки. Солдаты бережно хранят их, тайком обсуждают их содержание».

В деревне Черная грязь, Угдско-заводского района, Московской области, гитлеровские мерзавцы расстреляли 30 крестьян, а трупы развесили на деревьях вдоль дороги. Три недели, до занятия деревни частями Красной Армии, немцы не разрешали родственникам похоронить расстрелянных. В этой же деревне фашистские бандиты изнасиловали, а затем зверски убили двух женщин Солонникову Е. и Ерохину Ю.

Французские патриоты ведут упорную борьбу против немецких оккупантов. Недавно на заводе Гочкас, выполняющем заказы гитлеровской армии, были испорчены 4 станка точной механики. На днях в Абвилль пущены под откос 2 немецких воинских поезда.

разборочные поезда, следующие на Свердловское отделение. В этих поездах много мелких групп различного направления. Но и здесь передовые диспетчеры нашего отделения уже кое-что начинают делать. На днях в Гороблагодатской был сформирован поезд на Челябинск, без переработки на Смышкы и Свердловск-сортировочной.

Метод диспетчера Козлова широко подхвачен на нашем отделении. Развернулось боевое соревнование тагильчан с надеждинцами и свердловчанами. Умело применяя метод диспетчера-лунинца Козлова, мы сумеем поднять на должный уровень работу Тагильского отделения и всей нашей дороги.

Т. МЕНЬШЕНИН — диспетчер Тагильского отделения движения.

И. о. отв. редактора
П. А. МАРКОВ.