

ПУТЕВКА

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

№ 47 (2178) Вторник, 31 марта 1942 г.

Год издания 9-й
Цена 10 коп.

ШИРИТЬ И РАЗВИВАТЬ ЛУНИНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Приказ наркома о развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны вызвал новый производственный подъем прежде всего среди паровозников. Передовые машинисты дороги, их помощники, кочегары по-новому взглянули на свою работу, на свой опыт лунинского ухода за локомотивами, по достоинству оценили успехи и постарались вскрыть все недостатки.

Это сразу же сказалось на развитии лунинского движения среди паровозников дороги. У нас есть немало машинистов, которые работая по нормам военного времени, сводят до минимума объем промысловый ремонт, уменьшают прокат бандажей, увеличивая тем самым пробег паровоза. К таким машинистам относится тов. Слаутов из Свердловского депо, поставивший своей задачей довести пробег локомотива между подъемами до 150 тысяч километров, егоршинский механик тов. Андрианов, тюменский — тов. Ваганов и многие другие.

Лунинское движение — то главное звено, посредством которого должны быть решены важнейшие вопросы работы транспорта в военное время. Поэтому в приказе наркома указано на необходимость внедрять лунинские методы и среди железнодорожников других профессий.

Речь идет прежде всего о накоплении лунинского опыта работы железнодорожниками, связанными с движением поездов. Подлинными лунинцами могут называть себя только те диспетчеры, дежурные по станциям, составители, которые борются за увеличение пропускной способности участков, за умелое использование вагонного парка и станционных путей, за ускоренное продвижение грузопотока. Такие люди есть на нашей дороге. Но опыт их работы все еще не получил широкого распространения.

По той же причине медленно развивается это движение и сре-

ди путейцев. Передовой путеобходчик Свердловской дистанции тов. Васев давно уже показал пример внедрения лунинских методов в работу путейцев. Приведя свой околоток в отличное состояние, тов. Васев, повседневно заботится о том, чтобы стальные пути, на страже которых он стоит, были всегда крепки, исправны, и надежны. По-лунински ухаживают за своими участками обходчики Кузинской дистанции тт. Пугачев, Южаков, Санников и другие. Они помогают ремонтным бригадам проводить сплошной осмотр рельсы.

Большого успеха добился лунинец — связист тов. Каракулов. Работая электромехаником Богдановичской дистанции связи, он сам ремонтирует аппаратуру, значительно удлиняя срок ее службы, обслуживает не только устройства централизации и блокировки, но также и связи.

Отдельные мастера — лунинцы есть и среди вагонников, в частности в поездных бригадах, но и здесь лунинское движение еще не стало массовым. Дело в том, что руководство лунинским движением на дороге поставлено плохо, даже среди паровозников. Достаточно сказать, что лунинские паровозы составляют всего лишь 46 процентов локомотивного парка дороги. В важнейших наших депо — Свердловск — сортировочная, Тюмень, Кушва передовые методы работы внедряют крайне медленно.

Приказ наркома требует, наравне с закреплением лунинских методов труда в паровозном хозяйстве, развивать это передовое движение в остальных отраслях железнодорожного транспорта. Ибо только всемерное развертывание социалистического соревнования и внедрение лунинских методов даст возможность железнодорожникам уральской магистрали выполнить клятву, данную вождем товарищу Сталину, в срок доставить все необходимое для фронта.

Рационализация и изобретательство — в фонд обороны

ЛАМПОВАЯ ГОРЕЛКА

Слесарь-рационализатор Егоршинской дистанции пути тов. Зотов сконструировал оригинальную ламповую горелку для ручного фонаря. Простота конструкции позволяет изготавливать такие горелки на любой дистанции пути, в любых мастерских. Тов. Зотов удачно разрешил регулировку пламени в горелке без затрат цветного материала. Недостаток горелки тот, что она пропускает

через затвор керосин. Но, очевидно, тов. Зотов сможет усовершенствовать затворное приспособление, после чего горелку можно внедрять, как типовую.

Эта конструкция горелки решает только часть задачи, поставленной перед рационализаторами. Требуется еще сделать горелки для ламп со стеклами, как плоского, так и круглого горения.

АМЕРИКАНСКИЕ СВЕРЛА

На дистанции пути Свердловск-сортировочная освоено изготовление американских сверл. Технологический процесс их изготовления, предложенный тов. Подколзиним, частично изменен в сторону улучшения: введена выправка сверл после закручивания с помощью специально изготовленной оправки. В результате испытания сверла оказались вполне пригодными, а качество их не уступает заводскому.

Если сверлом заводского изготовления диаметром в 24 мм. можно просверлить в шейке рельса от 11 до 22 отверстий без заточки, то сверлом, изготовленным в мастерских дистанции, можно просверлить до 25, а в отдельных случаях и до 35 отверстий. В мастерских освоено изготовление сверл диаметром в 10 и 24 мм.

ЕПЕРИН.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 29 марта)

В течение 29 марта наши войска вели наступательные бои против немецко-фашистских войск и на некоторых участках фронта заняли несколько населенных пунктов.

За 28 марта уничтожено 37 немецких самолетов. Наши потери — 18 самолетов.

За 28 марта частями нашей авиации уничтожены или повреждены 4 немецких танка, 90 автомашин с войсками и грузами, 20 подвод с боеприпасами, 15 полевых и зенитных орудий, взорваны несколько железнодорожных цистерн с горючим и несколько вагонов с боеприпасами, рассеяны и частью уничтожены до 3 рот пехоты противника.

Наши части, действующие на одном из участков Калининского фронта, сломив упорное сопротивление противника, за один день заняли несколько населенных пунктов. Разгромлен 427 немецкий пехотный полк, два батальона которого целиком уничтожены. Гитлеровцы потеряли только убитыми свыше 1000 солдат и офицеров. Уничтожено 14 минометов, 20 пулеметов, 40 автомашин, 12 орудий, 51 ДЗОТ. Захвачены трофеи: 6 орудий, 7 минометов, 7 пулеметов и большое количество боеприпасов. Подсчет трофеев продолжается. Взято 90 пленных.

На одном из участков Юго-Западного фронта наша часть заняла два населенных пункта и уничтожила 350 солдат и офицеров противника. Среди захваченных трофеев 4 орудия, 2 миномета,

2 станковых пулемета, а также другое вооружение и военное имущество.

Расчет зенитного орудия лейтенанта тов. Росс за последние несколько дней сбил 6 самолетов противника.

Поддерживая наше наступающее стрелковое подразделение, артиллеристы под командованием лейтенанта Серебренникова под огнем противника выкатили противотанковое орудие на открытую позицию и открыли стрельбу по вражеским войскам. Попытаясь остановить наступление наших бойцов, немцы бросили в контратаку 2 танка. Тов. Серебренников перенес огонь на вражеские танки. После нескольких выстрелов один немецкий танк был подбит, а другой загорелся и повернул обратно.

Партизанские отряды под руководством товарищей О. и Т., действующие на оккупированной немцами территории Ленинградской области, за два дня истребили 95 и ранили до 50 немецких солдат и офицеров. Среди захваченных партизанами трофеев — 5 пулеметов, 3 автомата, 26 винтовок, 2 пистолета, свыше 1.000 патронов, 100 ручных гранат и радиостанция.

Пленный солдат 2 батальона 465 полка 255 немецкой пехотной дивизии Рудольф Позер рассказал: «В сентябре я был ранен. Лежал в госпитале в Польше и в Чехии. Что я видел и слышал в тылу? В Чехии саботаж привил очень широкие размеры. Во всех городах немецкие власти расклеили приказы, гласящие, что каждый чех, уличенный в саботаже, будет казнен.

Эти приказы я сам видел и читал. Все чехи ждут краха гитлеровской Германии и восстановления своей республики. В лазаретах всюду полно. Все гостицы таких городов, как Ауссиг, Кель, Дюссельдорф и других, превращены в лазареты. В лазареты превращены также многие казармы, а Вена представляет собой город — лазарет. Приехав же на фронт я убедился, что наши войска находятся в очень тяжелом положении».

Гитлеровские бандиты, отступая, полностью разграбили и сожгли деревню Пересвет — Остров, Ленинградской области. В огне погибли дома колхозников, здание сельсовета, две школы, кооператив, колхозные дворы, сараи и другие постройки. После долгих издевательств и пыток гитлеровские изверги расстреляли ни в чем неповинных жителей деревни Сибрянкова и Захарова.

В результате голода смертность среди детей в Германии достигла огромных размеров. Всюду свирепствует дифтерия и скарлатина. В одном только Дрездене в феврале умерло от голода и различных болезней 3940 детей. И все школы в городе закрыты. Медицинская помощь детям не оказывается, так как врачи мобилизованы на фронт. Недавно перед зданием гитлеровской партии состоялась стихийно возникшая демонстрация жепичи, требовавших хлеба для детей. В толпе раздавались крики: «Кончайте с проклятой войной!». Вызванная полиция не смогла разогнать толпу. Демонстрация была рассеяна отрядом штурмовиков, открывших стрельбу.

Бдительный стрелочник

Безопасность движения поездов прежде всего — таков девиз работы старшего стрелочника станции Дружинино тов. Малыгина. В течение многих лет безукоризненно, без единого случая брака, работает он на стрелочном посту, проявляя бдительность, предотвращая крушения.

Однажды был такой случай. На станцию приняли товарный поезд. Повторитель в комнате дежурного показал, что входной семафор закрылся. А на самом деле это было не так. Производя маневровую работу, тов. Малыгин увидел, что на станцию принимается другой поезд. Он быстро принял меры к остановке его и тем самым предотвратил возможное крушение.

Был и такой случай. Во время маневров тов. Малыгин заметил, что несколько вагонов оторвалось и пошло на перегон. Могло произойти крушение. Стрелочник принял все меры и предотвратил аварию.

За короткое время тов. Малыгин обнаружил несколько лопнувших рельсы и своевременно сообщил об этом работникам путевого хозяйства.

Так работает лучший старший стрелочник нашей станции.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.



Не так давно Лена МОХОВА училась в неполной средней школе на станции Свердловск-сортировочная. Горя желанием освоить одну из железнодорожных специальностей, Лена поступила ученицей токаря в электродепо.

С первого же дня девушка стала относиться к производственному обучению с большим вниманием и любовью. Теоретические знания, полученные в школе, помогли ей быстро освоить профессию токаря. Рабочие цеха охотно помогали способной ученице. Обучал ее токарь-стахановец тов. ЧАКУШКИН.

Сейчас Лена МОХОВА успешно работает токарем первого разряда. Свои ежедневные задания она выполняет на 200 и даже 300 процентов, стала стахановкой. Февральскую программу молодая работница выполнила более чем в три раза. В марте она работала также по-боевому.

На снимке: токарь Лена МОХОВА за работой.
Фото В. Лекнина.

Лунинские методы труда — в основу работы железнодорожного транспорта

Связисты работают по-военному

Утром, минут за пятнадцать до начала работы, связисты Богдановичской дистанции собираются у селектора. Командиры докладывают об итогах работы ночной смены.

— Работали отлично, — сообщает электромеханик 11 околodka тов. Каракулов. — Аппаратура исправна.

После докладов я даю оценку работе ночной смены и указания связистам, вступающим в дневное дежурство. Старшему электромеханику тов. Бродовикову приказываю: немедленно выехать на 9-й околodka и помочь тов. Ширяеву. Вся планерка проходит в течение десяти минут. Смена приступает к работе.

Второй месяц работает коллектив дистанции на основе воинской дисциплины. Люди точно выполняют распоряжения командиров, овладевают лунинскими методами.

Электромеханик тов. Е. Е. Каракулов — значкист «Ударнику сталинского призыва», отличается высокой культурой труда. Он сам, без помощи дистанции, ремонтирует всю аппаратуру СЦБ и связи, и она действует безотказно.

Спуститесь в батарейный колодец автоблокировки. Там чисто и опрятно. Дверки релейных шкафов также закрыты бумажными шторами, что предохраняет аппаратуру от пыли и сырости.

По-лунински работает электромеханик связи тов. А. М. Кадилов. Аппаратура его околodka содержится в отличном состоянии. Связисты своими силами отремонтировали стрелочный коммутатор и несколько телефонных аппаратов для Западной дороги.

Укрепила дисциплину и замечательно организовала работу старший телеграфист тов. А. И. Предеина. Отличительная черта этого командира — забота о воспитании людей, о их техническом обучении. На телеграфе все учаея. Рассыльные готовятся стать телефонистками. Телефонистки овладевают специальностью телеграфиста. Некоторые уже теперь совмещают профессии.

Воинская дисциплина помогла нам подтянуть отстающие участки. Асбетовский околodka, считавшийся ранее аварийным, где электромехаником тов. Д. А. Юдин, стал работать отлично.

Выправляет дело и электромеханик баженовского околodka тов. П. И. Мартынов.

Связисты работают, не считаясь ни с временем, ни с трудностями. Когда заболел телеграфист тов. Кущковский, тов. Предеина в течение 20 часов не уходила от аппарата. Недавно потребовалось заменить коммутатор на телефонной станции. Инженер тов. Кривоусов, электромеханик тов. Кадилов и старший рабочий тов. Порошин, окончив дневное дежурство, вышли работать в ночь. К утру коммутатор был смонтирован. Отдохнув три часа, связисты снова вступили в исполнение своих обязанностей.

Укрепив дисциплину, подняв ее до уровня воинской, коллектив дистанции добился увеличения производительности труда и улучшения качества работы. Число лунинских околдовок возросло с трех до восьми. Больше стало связистов, работающих по методу Лунина, лучше содержатся и бесперебойно работают аппаратура и обустройства СЦБ и связи.

А. ХОРЬКОВ — нач. Богдановичской дистанции связи.

Мастера нескольких профессий

На собрании путейцев Егоршинской дистанции обсуждался вопрос об организации подсобного хозяйства. Рабочие единодушно высказались за то, чтобы подсобное хозяйство создать и засеять в текущем году не менее 20 гектаров. Но тут же встал вопрос, как быть с тяговой силой для обработки земли? Ведь нужно разрабатывать целину.

— Хорошо бы трактор приобрести — предложил механик тов. Чудинов.

Начальник дистанции т. Рыжов ухватился за эту мысль. Он направил тов. Чудинова в Свердловск. Здесь на базе дорожных путейских мастерских среди металлического лома был найден заржавленный, давно уже списанный по негодности колесный трактор ХТЗ. Собственно, это был остов трактора.

Привезли его в Егоршино. Стахановцы — универсалы путейских мастерских взялись за восстановление машины. Они починили мотор, поставив новые поршни и кольца, заново сделали рулевое управление, перебрали подшипники и коробку скоростей.

В ближайшие дни ремонт будет закончен и трактор можно будет пускать. Это облегчит обработку не только участка подсобного хозяйства, но и индивидуальных огородов.

Труднее и сложнее стала работа в путейских мастерских.

Больше стало работы, а рабочих — меньше. Многие из них с оружием в руках защищают родину от немецко-фашистских захватчиков. Но оставшиеся в мастерских рабочие сумели заменить ушедших на фронт. Одни вспомнили ранее освоенные профессии, другие овладели новыми специальностями. Так родилось движение универсалов, передовых разносторонне развитых рабочих.

Слесарь тов. Е. И. Зотов, наряду с работой по основной специальности, выполняет обязанности электромонтера и жестянщика. Он ежемесячно выполняет нормы на 300—400 процентов. Токарь тов. С. И. Черемных совмещает профессии слесаря и сверловщика. Раньше он только обрабатывал детали на токарном станке. А теперь, он сам сверлит отверстия деталей, собирает мадероны и путеизмерительные тележки. Механик тов. А. В. Чудинов работает в качестве шофера, слесаря и токаря. Кузнец тов. Устьянцев выполняет слесарные работы на сборке стрелочных крестовин.

Универсалы — золотой фонд мастерских, крепкий производственный актив партийной организации. Они выступают застрельщиками рационализации производства, проявляют инициативу в проведении важных хозяйственно-политических мероприятий.

По предложению универсалов коллектив мастерских подготовил и отправил на одну из дорог, освобожденных от немецких оккупантов, рельсоремонтный поезд.

За последнее время в мастерских стал ощущаться недостаток квалифицированной рабочей силы. Универсалы взялись за подготовку новых кадров. Тов. Чудинов обучил молодую работницу Шуру Лаврентьеву слесарному делу и готовит ее на моториста. Тов. Черемных готовит молодого токаря Кузьмича Евгения. Тов. Устьянцев обучает кузнечному делу тов. Марушева.

И. МЫШКИН — зам. начальника Егоршинской дистанции пути по политчасти.

ОБЕСПЕЧИМ ПОЕЗДАМ КРЕПКИЙ НАДЕЖНЫЙ ПУТЬ

Перед железнодорожниками стоит большая ответственная задача — обеспечить бесперебойную доставку на фронт вооружения и боеприпасов. Для продвижения военных транспортов с кривоносской скоростью необходим отличный здоровый путь. Коллектив нашей дистанции неустанно борется за улучшение состояния пути.

Мы соревнуемся с коллективом Алапаевской дистанции пути. 19 марта на совещании командного состава начальник дистанции тов. Житников рассказал о выполнении обязательств. Основные пункты договора выполнены. По текущему содержанию пути дистанция имеет 75 баллов, а последний проход путеизмерительного вагона показал средний балл по дистанции — 76. Задержек поездов не было.

Перед коллективом поставлен ряд новых задач. Надо хорошо подготовиться к пропуску весенних вод и к летним путевым работам. Следует также обратить

внимание на подготовку кадров путейских рабочих из числа членов семьи железнодорожников.

На совещании были подвергнуты резкой критике дорожные мастера тт. Кузьменко и Климов, которые за последнее время ухудшили наблюдение за состоянием пути и ослабили руководство бригадами.

На совещании отметили хорошую работу дорожных мастеров тт. Шадрина, Новикова и Романова, они добились резкого снижения баллов состояния пути.

Отлично работает коллектив 6-го околodka, где дорожным мастером тов. Логинов.

С целью широкого развертывания социалистического соревнования и внедрения лунинских методов работы среди путейцев, на дистанции раз в месяц проводится общественно-техническая проверка состояния пути, результаты которой обсуждаются на собраниях рабочих околдовок.

Н. ИВАНОВ — техник Кыновской дистанции пути.

ЗАДАЧИ ВАГОННИКОВ ВЕСНОЙ

Наступающая весна таит в себе ряд новых трудностей для вагонного хозяйства. Больше чем когда либо вагоны начинают поступать в текущий ремонт — требуется смена колесных пар.

К весне увеличивается количество отцепов вагонов. Так, например, 25 марта было отцеплено более 20 вагонов. Характерно, что большей частью ослабевают тонкомерные бандажи. Следовательно при организации безотцепочного ремонта вагонов необходимо создать на весенний период запас колесных пар, главным образом, с уменьшенным диаметром колес.

Что касается автотормозного хозяйства, то здесь следует осуществлять исключительный контроль за воздушной станционной магистралью и постоянно поддерживать давление в ней воздуха, так как в противном случае в магистраль может попасть вода

(в местах утечки воздуха). Стоит только ей замерзнуть и она закупорит или порвет магистраль.

Влага может попасть и в поездную магистраль, что вызовет ненормальную работу автотормозов в поезде. Поэтому при соединении станционной магистрали с поездной надо обязательно делать продувку.

Следующим моментом в работе вагонников весной является контроль за буксосмазочным хозяйством, особенно при переходе с «северной» смазки на «зимнюю» и «летнюю». Поздний переход с одной смазки на другую ведет к массовым случаям отцепки по грению букс. Несвоевременный переход к смазке с пониженной вязкостью на большую вязкость при повышении температуры наружного воздуха затрудняет поступление смазки к шейке оси по капиллярам подбивки, что ведет к нагреву шейки.

В этом году согласно приказу НКПС с первого апреля начинается весенний осмотр букс у всех вагонов за исключением прошедших ревизию после 1-го марта при годовом, среднем и капитальном ремонте вагонов. При весеннем осмотре букс необходимо производить выемку подбивки полостей, очистку букс, особенно изнутри, от грязи.

Негодная подбивка не должна выбрасываться. Следует помнить, что в настоящий период к подбивке состоящей из хлопчатобумажных концов должно быть самое бережное отношение. Годная же подбивка промывается в сезонной смазке и закладывается обратно в буксы.

Ни одна смазка не может обеспечить нормальной работы буксы, если она плохо заправлена или имеет неплотность, образующую течь. Поэтому при осмотре букс необходимо тщательно следить за исправностью и плотностью бук-

совых крышек и пылевых шайб. При неисправных пылевых шайбах должны быть поставлены уплотняющие жгуты. Глазки крышек закрываются.

Для обеспечения нормальной работы буксы, необходимо соблюдать следующее условие: закладывать подбивку тремя частями.

Первая часть подбивки в виде плетеного жгута диаметром 60—70 миллиметров и длиной около 250 миллиметров (изготовленного из сухих концов и после этого пропитанного в смазке), укладывается в задней части буксы около пылевой шайбы. Необходимо проследить за плотным прилеганием жгута к пылевой шайбе и шейке оси. После этого кладется вторая часть подбивки, которая представляет из себя подушечку из чистых пропитанных или промытых концов. Край этой части подбивки должны быть спрятаны вовнутрь или подогнуты книзу. Уложенная под шейку подбивка не должна выходить за передний

По нашей дороге

ГОТОВИМ КАДРЫ

С первых же дней Отечественной войны я учел всю важность подготовки новых кадров для железнодорожного транспорта. На разезде Вырубки мною было организовано обучение молодежи железнодорожным профессиям. С августа 1941 года по 1 марта сего года я обучил шесть железнодорожников. Из них 2 дежурных по станции и 4 стрелочника. Все они сейчас работают. Бывшая моя ученица Тамара Лыбина откомандирована в качестве дежурного по станции на одну из прифронтовых дорог.

Заработанные деньги за подготовку кадров я перечисляю в фонд обороны родины.

ГОЛОДИН — начальник разезда Вырубки.

САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ ОРКЕСТР

Жены железнодорожников станции Грязновская, организуют новые кружки художественной самодеятельности. Недавно в станционном клубе с большим успехом дал первое выступление струнный оркестр.

Оркестром руководит дежурный по станции тов. Кудрявцев.

КАРАКУЛОВ — председатель месткома ст. Грязновская.

УЧИТЬСЯ И РАБОТАТЬ

Учащиеся средней школы станции Поклевская решили сочетать учебу с практической работой на транспорте. Учащиеся старших классов этой школы в свободное от занятий время будут изучать железнодорожное дело. Многие изъявили желание овладеть специальностями оператора, дежурного по станции, электромеханика, слесаря по ремонту паровозов, помощника машиниста, кочегара.

Кроме тридцати человек, которые будут обучаться индивидуально, организуется кружок для обучения школьников. Выделены опытные руководители — дежурный по станции тов. Сенченков, электромеханик тов. Крылов, начальник депо тов. Мурзин и другие.

А. ХАИТ.

буртик. Третья часть подбивки закладывается одним отдельным куском, свернутым в виде рычлого валика, в переднюю часть буксы. При этом валик по высоте не должен располагаться выше центра оси. Заправленная букса заливается смазкой с торца и боков шейки до полного поглощения смазки подбивкой.

Нельзя производить заправку подбивки под шейку оси туго, так как такая подбивка не будет отдавать смазку к шейке, а наоборот стирает ее. Но и слишком слабая подбивка при движении оседает, что ведет к прекращению подачи смазки к шейке оси. Безусловное проведение этих мероприятий обеспечит нормальную работу вагонников в весеннее время.

А. ЦИКУНОВ — начальник вагонного участка Свердловск - сортировочная.

И. в. ответственного редактора: Н. А. МАРКОВ.