

ПУТЕВКА

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

№ 96 (2227) Четверг, 23 июля 1942 г. Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Встретим Сталинский день
железнодорожника новыми производст-
венными победами, еще шире развернем
социалистическое соревнование
на дороге!

Сталинскому дню железнодорожника — достойную встречу

Вчера коллективу путейцев Тюменской дистанции — победителю во Всесоюзном соревновании железнодорожников, вручено переходящее красное знамя Государственного Комитета Оборона.

Такое же знамя вручено и передовому на сети вагонному участку Свердловск-пассажирская.

Эти коллективы упорным трудом последних месяцев достигли выполнения и перевыполнения планов, привели свое хозяйство в отличное состояние, завоевали первенство на сети дорог.

Нелегко далась им победа. Она стоила им много сил, упорства, напряженного стахановского труда. Но еще больше и лучше им потребуются работы, чтобы удерживать знамена, оставив за собой первенство.

Приближается День железнодорожника. По традиции на транспорте его всегда встречают новыми производственными успехами, новой волной социалистического соревнования.

Ряд коллективов нашей дороги с неплохими итогами подходят к знаменательному дню.

В борьбе за знамя Государственного Комитета Оборона достиг значительных успехов коллектив депо Свердловск-сортiroвочная.

На днях здесь применили скоростной метод под'емочного ремонта паровоза. Заблаговременно подготовив нужные детали, умело сделав расстановку сил, работники депо выпустили из под'емки паровоз в шесть раз скорее, чем предусмотрено нормой.

В подготовке к Дню железнодорожника паровозники депо Свердловск-пассажирская внесли предложение о создании в каждом депо зимнего месячного запаса угля. Передовые машинисты Мытник, Николаев, Голомолзин и многие другие отложили в кагаты уже 1000 тонн топлива.

Следует отметить, что это важнейшее мероприятие в подготовке дороги к зиме, подхваченное паровозниками других депо, не нашло должной поддержки со стороны топливного отдела паровозной службы (начальник тов. Махнев).

В руках железнодорожников коммуникация войны. Фронт в сильной степени зависит от четкой работы транспорта, быстроты грузоперевозок. Этим, самым главным в работе дороги, нечем похвастать нашим движением. Нет еще воинского порядка в поездной работе, не выполняется график движения поездов.

Плохо используется паровозный парк, слишком замедлен оборот локомотивов, мал их среднесуточный пробег.

У движущихся нет того размаха соревнования, какое имеется, например, у паровозников и вагонников, где успехи отдельных стахановцев сделали достоянием не только цехов, но и целых предприятий. Здесь все еще козыряют достижениями узкого круга передовых людей, — не передают их опыт широким массам движущихся.

В подготовке к Дню железнодорожника нужно еще шире развернуть Всесоюзное соревнование за выполнение государственного плана перевозок, улучшение поездной и грузовой работы. Нужно мобилизовать коллективы на подготовку всех предприятий к зиме. Добиться в июле, чтобы знамя Государственного Комитета Оборона завоевал коллектив нашей дороги.

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника

В борьбе за знамя Государственного Комитета Оборона паровозники депо Свердловск-сортiroвочная добиваются новых успехов

РЕМОНТ ПАРОВОЗА СКОРОСТНЫМ МЕТОДОМ

Борясь за знамя Государственного Комитета Оборона коллектив депо Свердловск-сортiroвочная одержал крупную производственную победу. Паровоз № 24-17. выпущен из под'емочного ремонта за 19 часов при норме 5 суток. Все работы производились скоростными методами. Комплексная бригада, возглавляемая т. Кувардиным работала с исключительным напряжением и энергией. Арматурщик коммунист тов. Дорофеев обеспечил весь ремонт арматуры за 5 часов, комсомолец тов. Поленов быстро выполнил все электросварочные работы.

Самоотверженно трудились слесари цеха под'емки тт. Кузьмин, Александров, Лукошков, Чуринов, Сергеев, котельщики тт. Заварзин, Рассохин, электросварщики тт. Герасимов, Киселев. Многие рабочие подсобных цехов, не считаясь со временем, работали по две смены подряд. Строгальи тов. Останина не покинула депо пока не

окончила строжку бужа тендера. Люди, занятые на ремонте, трудились, не считаясь со временем и силами.

Всеми работами по ремонту руководил лично заместитель начальника депо тов. Пархотько.

Успешному выпуску паровоза из ремонта предшествовала тщательная подготовка, хорошая организация работы. Руководство депо (начальник тов. Бондарь) обеспечило заблаговременную подготовку всех нужных деталей. Секретарь партбюро тов. Партин правильно расставил коммунистов, организовал политикомассовую работу и социалистическое соревнование.

Успех паровозников депо Свердловск-сортiroвочная достоин высокой похвалы. Их ценный опыт скоростного ремонта паровозов необходимо широко распространить и внедрить в другие депо нашей дороги.

ЭКОНОМЯТ УГОЛЬ

Машинисты депо Егоршино все энергичнее продолжают создавать зимний запас топлива. Уже в начале июля было отложено в кагаты более 320 тонн анжерского угля.

Большую экономию топлива к этому времени дали машинисты тт. Кочнев, Андрианов, Лежнин, Волков, Ефремов, Хмелев, Змошнин и многие другие.

Н. ТАРАН — теплотехник депо.

ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ

бригады машиниста депо Свердловск-пассажирская
тов. ПАВЛОВИЧ

Бригада машиниста депо Свердловск-пассажирская тов. Павлович, в составе помощника машиниста тов. Казыханова и кочегара т. Палькова по-большевистски борется за экономию топлива.

Готовясь к достойной встрече

ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ПЕЗДА НА КРИВОНОСОВСКИХ СКОРОСТЯХ

Передовые машинисты депо Свердловск-сортiroвочная, участвуя в социалистическом соревновании, водят тяжеловесные поезда с кривоносовской скоростью.

21 июля машинист тов. Лоза, его помощник тов. Ураков, кочегар тов. Пилипенко провели поезд с превышением весовой нормы на 130 тонн по участку Шалия—Свердловск-сортiroвочная.

Норму технической скорости бригада перевыполнила на 5,3 километра в час.

В этот же день машинист тов. Морозов, помощник машиниста тов. Кравченко, кочегар тов. Титов провели поезд на 150 тонн более весовой нормы по участку Дружинино — Свердловск-сортiroвочная. Норма технической скорости была перевыполнена на 2,6 километра в час.

че Сталинского дня железнодорожника, бригада в июле добила наилучших показателей. Если в мае было сэкономлено 8594, а в июне 10154 килограммов угля, то за 20 дней июля сбережено государству 16132 килограмма черного золота.

В июле бригада тов. Павлович идет впереди других паровозных бригад по экономии топлива.

Выступает теплотехник депо Свердловск-сортiroвочная
тов. М. Вертячих



Что мешает нашему депо экономить топливо

На дороге сейчас развернулось замечательное движение за создание в каждом депо месячного запаса топлива на зиму. Может ли депо Свердловск-сортiroвочная создать такой запас? Конечно, может. У нас есть к этому все возможности. Если в мае и в июне был еще перерасход топлива, то уже в первой декаде июля депо не имеет пережога. А ведь условия работы машинистов прежние и уголь тот же.

Но наша задача состоит не только в том, чтобы укладываться в государственную норму расхода угля, а и значительно экономить его. Передовая часть машинистов поняла это, бережно расходует уголь. Машинисты-лунинцы тт. Алексеев, Сорокин, Кравец, Бердников, Попов, Борисов и другие за первую декаду июля сэкономили 103 тонны угля и отложили его в фонд зимнего запаса. Однако не все еще маши-

нисты почувствовали государственное значение экономии этого важнейшего стратегического сырья. Такие машинисты как Глазов, Теплоухов, Шумков, Анкин, Мыльников, Никитин транжируют уголь, сводят на нет экономию передовых механиков, тянут депо назад. Они не смачивают уголь, не следят за топкой. Только недобросовестное отношение к теплотехническому состоянию локомотива, несоблюдение инструкции по отоплению паровозов стожкром приводит к систематическому перерасходу топлива.

В нашем депо еще имеются паровозы, теплотехническое состояние которых неудовлетворительно. На этих локомотивах не уложены арочные своды, загрязнены котлы.

Топливный склад не обеспечивает правильной смеси углей. Уголь всех марок разгружается в одном месте по мере поступле-

ния. Из-за этого никакой смеси не получается и уголь на тендер подается однородный. О расширении склада, об упорядочении его работы неоднократно говорили начальнику топливного отдела паровозной службы тов. Махневу, однако он остался безучастным.

Если бы все эти причины были устранены, депо имело бы экономию топлива, навсегда покончило бы с пережогом. Перед нашим коллективом стоит задача — вернуть государству долг — то количество угля, которое мы перерасходовали за первую половину 1942 года, и создать на зиму месячный запас. Идя по пути решения этой задачи, мы решили провести в июле теплотехническую конференцию, которая должна сыграть положительную роль в деле экономии топлива.

Итоги социалистического соревнования за вторую декаду июля

Впереди Надеждинское отделение

В соревновании железнодорожников Надеждинское отделение движения (начальтов. Канделинский) прочно удерживает первенство на дороге. Недавно руководство отделения получило из НКПС телеграмму, в которой говорится: «По итогам соревнования за первую декаду июля ваше отделение имеет основание быть кандидатом на получение переходящего красного знамени НКПС. Необходимо только улучшить грузовую работу, усилить выгрузку и поднять участковую скорость».

Надеждинцы дали во второй декаде июля по всем показателям еще лучшие результаты, чем в первой декаде этого месяца. Если в первой декаде участковая скорость была выполнена на 98,7, то во второй декаде — 100,6 процента. План выгрузки выполнен на 98,4 проц., погрузки — на 91,2. Отправление поездов по графику составляет 74,4 проц., а проследование — 63,7 проц. Железнодорожники Надеждинского отделения, работайте в третьей декаде лучше, чем во второй, еще активнее помогайте фронту, боритесь за получение в июле переходящего красного знамени НКПС!

Первенство за диспетчером Новиковым

Лучшие диспетчеры нашей дороги, соревнуясь за первенство, основное внимание уделяют борьбе за график. Победителем в этой борьбе вышел надеждинский диспетчер-комсомолец Николай Новиков. Тов. Новиков крепко отстаивал первенство. Во второй декаде июля он отправил по расписанию 88,8 проц. поездов. Из них проследовало по участку 76,9 проц. Тов. Новиков выполнил участковую скорость на 112,6 проц.

Серьезным конкурентом т. Новикова является тагильский диспетчер П. Балакин, отправивший во второй декаде по расписанию 74,1 проц. поездов и обеспечивший графиковое проследование 65,5 проц. поездов.

Третье место занимает Егоршинский диспетчер тов. Тарасов.

По пути резкого улучшения своих основных показателей идут диспетчеры: Бакулин (Тюмень), Еремин (Свердловск), Гамавец (Кузино), Массан (Камышлов).

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Не забывать на участке ни одного поезда, строго соблюдать наркомовский график

По-фронтовому

Недавно я вел порожняковый поезд № 1182. Когда поезд прибыл на станцию Талый Ключ, диспетчер отдал распоряжение отцепить паровоз от состава и отправить его с другим поездом. С паровозом был отправлен и старший кондуктор.

Через некоторое время под состав подали второй паровоз. Но без старшего кондуктора поезд следовать не мог. Порожняк обрелся на простой.

Узнав об этом, дежурный по станции тов. Дмитриев решил заменить старшего кондуктора. Он недавно вернулся с фронта и хорошо знает, что непроизводительный простой вагонов — это поражение для железнодорожников.

— Не могу терпеть, когда у вагонов колеса не крутятся, — говорит он.

Тов. Дмитриев быстро разыскал тормозной башмак и сигналы, сам заправил их и отправился в рейс. Порожняк был вовремя доставлен на станцию погрузки. Простой состава сокращен на несколько часов.

И. МАКЕЕВ — главный кондуктор туринского резерва.

УСКОРЕННОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Составитель-стахановец станции Кузино т. Щербачев своевременно и высококачественно формирует составы, чем помогает коллективу станции бороться за 100 процентное отправление поездов по графику.

Умело используя в условиях станции Кузино метод составителя Ищенко, он систематически выполняет задание на 120—140 процентов.

За образцовую стахановскую работу в военное время составитель-стахановец занесен на отделенческую доску почета.



А. ЕРЕМЕНКО — машинист-лунинец паровозного депо Тюмень.

Фото В. Ложина.

ЛИШЬ БЫ ВЫТОЛКНУТЬ ЗА СЕМАФОР

На станции Богословск систематически разбиваются угольные кольцевые маршруты. Попадают состав под погрузку на копи, а там мало считаются с маршрутами: загружают подряд вагоны разного типа — гондолы, платформы, лишь бы совпала марка.

Выведут грузный состав на станцию, смотришь, в нем осталась только часть твоего маршрута, а остальные вагоны из других. Вместо гондол тебе прицепят платформы. Но командиров станции все это мало волнует, они заботятся лишь о том, чтобы вытолкнуть поезд за семафор.

— Не хочешь ехать, стой — равнодушно заявляют они.

ПАНЧАКОВ — начальник кольцевого маршрута.

В Тагиле расформируют маршруты

Кольцевой маршрут № 1941, грузный дровами, 2 июля прибыл на ст. Н. Тагил и был подан на склад топлива. Его разгрузили, порожняк вывели, а теплушку начальника маршрута оставили на складе.

Я потребовал от дежурного по станции тов. Курочкина, чтобы он прицепил теплушку к составу.

— Ты не волнуйся, — ответил он: — некогда было, мы тебя потом отправим.

Мы с инспектором составили акт о расформировании маршрута и поставили в известность дежурного по отделению.

Из отделения посыпались приказы. Приказом № 245 от 3 июля старший диспетчер тов. Пашенко обязывает начальника станции отправить маршрут не позднее 4-х часов. Маршрут стоит. В 10 часов дежурный по отделению Дружинин снова пишет приказ. Этот приказ не выполняется. С 3 по 6 июля диспетчеры и дежурные по отделению написали семь приказов, но начальник станции так и не отправил теплушку.

Кольцевые диспетчеры Тагильского отделения совершенно беспомощны и не принимают никаких мер против расформирования маршрутов. Дежурный по станции Курочкин даже разговаривать с нами не хочет. Когда ему говорят, что нужно выполнять приказ № 252-Ц, он отвечает:

— Приказ приказом, а я работаю так, как мне удобно.

Расформирование кольцевых маршрутов на станции Н. Тагил вошло в систему. В течение трех дней были расформированы маршруты №№ 1941, 1985 и 4018.

В. ОСИПОВ — нач. кольцевого маршрута.

Повысить качество оперативного командования

Наша бригада побывала на пяти важнейших станциях дороги — Вагай, Поклевская, Богданович, Егоршино и Дружинино. Читали лекции о скоростных методах обработки поездов, помогали практически внедрять эти методы в работу станционных смен. Лекции обычно заканчивались душевными беседами с командирами станций о том, как улучшить работу.

Мы видели много нового, интересного. В Егоршино станционные смены, овладевшие скоростным методом, обрабатывают транзитные поезда за 10—15 минут. Здесь же и на станции Дружинино умело используются концы занятых путей для формирования групп вагонов, которые прицепляются к транзитным поездам. Встречались с дежурными по станциям тт. Яговкиным, Борноволокным, Сенченковым, Лоскутовым — боевыми, инициативными командирами, которые хорошо используют все резервы для повышения пропускной способности станций.

Однако многие дежурные по станциям не могут в полной мере развернуть свои способности. Этому мешает неудовлетворительное руководство ими со стороны командиров отделений. Везде, где мы побывали, дежурные по станциям жалуются на несвоевременность и нечеткость предварительной информации о разложении поездов, следующих на станцию. А ведь для станционной смены это основное.

Заранее зная вес состава и станции, где он будет перераба-

тываться, дежурный может своевременно подготовить группу вагонов того же направления для прицепки к этому поезду.

Особенно плохо обстоит дело с информацией по станции Дружинино. Свердловск-сортировочная продолжает нарушать планы формирования, а Свердловское отделение не дает точной информации. Все это буквально дезорганизует работу станций.

Мы посоветовали проверять фактическое расположение вагонов в поездах через главных кондукторов. Тов. Борноволокнов на станции Поклевская применил этот способ и добился прекрасного успеха. Такую проверку информации необходимо вменить в обязанность главным кондукторам.

Второй характерный недостаток состоит в том, что диспетчеры отделений не дают станциям плана отправления поездов. Люди не знают, какой поезд пойдет первым, какой последним и не могут сосредоточить свою работу на подготовке первоочередных поездов. 16 июля дежурный по станции Дружинино готовил к отправлению поезд с местным грузом на Свердловск. Но диспетчер заявил, что этот поезд не будет принят. Смена стала готовить другие поезда. В это время диспетчер изменил свой план и дал распоряжение отправить этот поезд. Ясно, что состав оказался неподготовленным.

Нужно обязательно добиться, чтобы диспетчеры давали четкий план отправления поездов каждой станции, хотя бы на несколько

часов вперед, чтобы станционная смена знала, какие составы ей нужно готовить к отправлению.

Плохо то, что главные кондукторы, как правило, не принимают поездов в момент их формирования, что приводит к задержкам. На станции Дружинино мы сами видели, как составители, списчники, конторщики, осмотрщики вагонов обрабатывают поезда одновременно. А главный кондуктор в это время сидит и ждет. Когда состав подготовлен, он начинает его принимать, обнаруживая коммерческий брак и технические неисправности. Поезд задерживается. Ведь эти недостатки главный кондуктор вполне мог выявить и устранить в момент формирования поезда.

Следует пересмотреть практику формирования поездов с местным грузом. Станция Смычка, например, не справляется с переработкой поездов с местным грузом. Почему бы в поездах формирующихся на дороге, не ввести подготовку вагонов непосредственно для заводов-получателей. Это значительно бы облегчило работу технических станций.

Командирам службы движения нужно тщательно продумать эти вопросы, и наладить четкое планирование поездной работы и предварительную информацию, создать все условия для распространения скоростных методов.

Г. КУЛИКОВ — дежурный по станции Гороблагодатская.
К. ЩЕРБАКОВ — инженер Дорожного дома техники.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 21 июля

В течение 21 июля наши войска вели бои в районе Воронежа и юго-восточнее г. Ворошиловграда.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За 20 июля частями нашей авиации, на различных участках фронта, уничтожено или повреждено 10 немецких танков, 140 автомашин с войсками и грузами, взорвано 3 склада с боеприпасами и 2 склада с горючим, подавлен огонь 3 дивизионов полевой и зенитной артиллерии, потоплен торпедный катер, рассеяно и частично уничтожено до двух рот пехоты противника.

В районе Воронежа наши войска теснили противника и наносили ему контрудары. На одном из участков наша часть выбила немцев из нескольких опорных пунктов, уничтожила до 4 рот пехоты и захватила 22 орудия, 10 минометов, 28 пулеметов, 4 штабных машины, 18000 патронов, 3000 снарядов, 1000 мин и другие трофеи. На другом участке советские артиллеристы и минометчики за две недели боев уничтожили до 10000 солдат и офицеров противника, несколько десятков танков, 378 автомашин, 60 подвод с боеприпасами и военным снаряжением, 30 орудий с при-

слугой, 14 минометных батарей, захватили 32 немецких орудия и большое количество снарядов.

Наши бойцы и командиры самоотверженно ведут борьбу против немецко-фашистских захватчиков. Младший лейтенант Комиссаров в одном бою уничтожил 40 гитлеровцев. За несколько дней летчик герой Советского Союза капитан Миронов сбил в воздушных боях 5 немецких самолетов. Танкист тов. Занайлов уничтожил противотанковую пушку и 30 немецких солдат и офицеров. Возвращаясь в свою часть, тов. Занайлов прицепил к танку брошенное немцами орудие и привез его с собой.

Юго-восточнее Ворошиловграда наши войска ведут упорные оборонительные бои. На отдельных участках, там, где противник сосредоточил крупные силы, наши части отошли на новые рубежи. Танковая часть, прикрывая основные силы, в течение дня вела бои с танками и мотопехотой гитлеровцев. Советские танкисты истребили около 500 немецких солдат и офицеров, уничтожили 7 танков, 2 орудия на гусеничном ходу, 11 пулеметов и несколько минометов. На другом участке наши бойцы, находившиеся три дня в окружении, прорвали вражеское кольцо и со всем вооружением вышли к своей части.

Больше помощи и руководства изобретателям и рационализаторам

Вчера закончило свою работу дорожное совещание рационализаторов и изобретателей, созданное политехническим дорожным управлением. За время великой Отечественной войны творческая мысль железнодорожников далеко шагнула вперед. Об этом подробно говорили в своих докладах инженер тов. Тарасов и заместитель начальника дороги тов. Закатов.

Ряды рационализаторов и изобретателей растут. Наряду со старыми известными на дороге рационализаторами, как тт. Просвиринов, Токарев, в совещании принимали участие выросшие за время войны смелые новаторы производства — токарь тов. Мезенин, дежурный по станции тов. Куликов и многие другие.

Число рационализаторских предложений увеличилось. Только за истекшие полгода сотни предложений, внедренных в производство, дали свыше 1,5 миллионов рублей экономии.

Но руководство этим замечательным движением на дороге далеко отстает от уровня требований момента. Косность, казенно-формальное отношение к усовершенствованию производства со стороны некоторых руководителей служб и хозяйственных единиц, отсутствие необходимой помощи новаторам тормозят развитие творческой инициативы.

В паровозной службе, в службе пути более половины предложенных лежат нерасмотренными. Ценнейшие изобретения годами не находят применения. Об этом со всей резкостью говорили участники совещания.

— Еще в апреле 1940 года я внес предложение перевести на пневматическое открытие задвижки водонаборных колонок с применением автостопа, — говорит тов. Селиванов. — Это намного сокращает простой паровозов, устраняет разлив воды, связанный зимой с большими затратами средств.

В службе это предложение одобрили и обязали начальника депо

Камышлов помочь мне сделать необходимые расчеты. Я обратился к инженеру депо тов. Образ. Она отказалась помочь. Начальник депо отмахнулся от этого предложения, и оно до сих пор не реализовано.

О косности, бюрократическом отношении к изобретателям в аппарате паровозной службы говорил также тов. Просвиринов — рабочий депо Егоршино.

Командиры служб не знают, над чем работают передовики производства, — говорит инженер тов. Шайдунов. — Тов. Закатов говорит здесь о чугунных электродах, как о проблеме. Между тем в депо Егоршино их уже изготавливают. Вот посмотрите.

Он подает в президиум пачку электродов местного производства.

Службы не организуют обмен опытом рационализаторов, плохо внедряют в производство новую технику. В передовых вагонных депо давно уже применяют для окраски вагонов краскораспылители, а у нас все еще продолжают красить вагоны тряпками.

В прениях выступили также тт. Волков, Пыжевич, Мостовой, Азов и другие. В принятой резолюции совещание наметило задачи дальнейшего развития рационализации и изобретательства. Борьба за экономию топлива, материалов, рабочей силы, дальнейшее повышение производительности труда, всемерное развитие местного производства запасных частей и деталей, разработка и внедрение передовых методов организации движения поездов — поставлены в основу рационализаторской деятельности. Совещание предъявило конкретные требования к командирам служб и хозяйственных единиц об улучшении руководства движением рационализаторов и изобретателей.

Г. ЮРИН.

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.