

ПУТЕВКА

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

№ 97 (2228)

Суббота, 25 июля 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Изо дня в день выполнять обязательства,
взятые железнодорожниками уральской
магистральной при подписании рапорта
товарищу Сталину!

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника

Равняйтесь по передовым предприятиям дороги

РЕШЕНИЕ ДОРОЖНОЙ КОМИССИИ

Вторая декада июля

Дорожная комиссия, подводя итоги социалистического соревнования за II декаду июля, определила места хозяйственных единиц:

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Первое место присуждено паровозному депо Свердловск-сортировочная (нач. тов. Бондарь, секретарь партбюро тов. Партия) за выполнение технической скорости на 110,8 процентов, за резкое снижение процента неисправных паровозов, за сокращение простоя локомотивов в под'емочном ремонте на 2 часа против нормы, 100-процентную выдачу паровозов под поезд по расписанию и за перевыполнение других измерителей.

Второе место заняло депо Свердловск-пассажирская. На последнее место отнесено депо Тагил за невыполнение основных измерителей.

Первое место по паровозному отделению заняло в соревновании Тагильское отделение (нач. тов. Покидько), второе место — Кузинское отделение.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Первое место присуждено вагонному участку Свердловск-пассажирская (нач. тов. Косиков, нач. депо т. Петухов, секретарь партбюро тов. Кузнецов, пред. месткома тов. Батырев) перевыполнившему все измерители.

Второе место занял вагонный участок Свердловск-сортировочная. На последнее место отнесен Гороблагодатский участок за грубый брак в работе.

ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

По отделению движения первое место в соревновании заняло Надеждинское отделение (нач. тов. Канделинский, нач. политотдела тов. Громов, пред. райкома союза тов. Суворов).

Второе место заняло Свердловское отделение. Ухудшило работу Егоршинское отделение и попрежнему отстает и занимает последнее место Камышловское отделение.

СОРЕВНОВАНИЕ СТАЦИОНАРНЫХ СМЕН

Впереди смена тов. Малютина

В соревновании за лучшую станционную смену на дороге во второй декаде июля победителем вышла смена дежурного по станции Надеждинский завод тов. Малютина. Боевой коллектив отправил по расписанию 90,5 процента поездов, выполнил план приема поездов на 100 процентов и план сдачи поездов — на 74,3 проц.

Тов. Малютин занял первое место среди дежурных по станции дороги.

По техническим станциям на первое место отнесена Свердловск-сортировочная, второе место — Кыш, третье — Дружинино.

По объединенным станциям отнесена на первое место Надеждинский завод, второе — Гороблагодатская, третье — Надеждинск.

Первое место по грузовым станциям заняла Углежжение, второе — Богословск, третье — Асбест.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

В соревновании дистанций пути первое место завоевала Тюменская (нач. тов. Козыр, зам. по политической тов. Лебедев). Состояние пути по данным путеизмерителя — 1,3 балла, полностью закончен планово-предупредительный и средний ремонт; хорошо организована реновация рельсов и скреплений.

На второе место отнесена Кузинская, на третье — Кыновская. За неудовлетворительную работу по реновации Камышловская дистанция отнесена на 8 место.

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ

На первое место отнесены Богдановичская (нач. тов. Хорьков) и Тюменская (нач. тов. Сартаков) дистанции, выполнившие программу по текущему ремонту соответственно на 200 и на 150 процентов. Второе место заняла Камышловская и третье — Свердловск-сортировочная дистанции.

На последнем месте — Верхнейвинская дистанция и дистанция управления дороги.

ПО СЛУЖБЕ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

Лучшие показатели в соревновании имеет электродепо Свердловск-сортировочная (нач. тов. Прокуратов, секретарь партбюро тов. Пузанов). Техническая скорость электровоза выполнена на 105,9 проц., простой электровозов в под'емочном ремонте выполнен на 111,2 проц.

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ

На первое место отнесен вокзал станции Свердловск-пассажирская (нач. тов. Савостин).

Вручение коллективу Тюменской дистанции пути переходящего знамени Государственного Комитета Оборон

Ст. ТЮМЕНЬ (по телеграфу). 22 июля состоялось торжественное собрание коллектива Тюменской дистанции пути с участием стахановцев предприятий города по случаю вручения коллективу путейцев переходящего красного знамени Государственного Комитета Оборон.

Собрание открыл заместитель начальника дистанции пути по политической тов. Лебедев. Среди избранных в президиум дорожный мастер значкист «Ударнику сталинского призыва» тов. Коротаев, кузнец-трехсотник инициатор широкого использования местных ресурсов тов. Зуев, путеобходчица Татьяна Михайловна Оборина, машинист депо Тюмень тов. Нетесин и другие.

Переходящее красное знамя Государственного Комитета Оборон вручил полковник Буланов. Знамя принял начальник дистанции пути тов. Козыр. Поцеловав знамя, тов. Козыр произнес речь, в которой заверил партию и правительство и лично товарища Сталина в том, что коллектив путейцев мобилизует все свои силы

на выполнение первомайского приказа, окажет максимальную помощь Красной Армии в разгроме немецких фашистов в 1942 году.

Коллектив путейцев приветствовали секретарь Тюменского горкома партии тов. Купцов, от ЦК союза т. Воропай, от руководства дороги начальник подорожия тов. Олонов.

Выступила путеобходчица - лунинка тов. Оборина. Она сказала: — Не так давно 12 околотов дистанции пути считался аварийным. Но благодаря настойчивой борьбе за отличный путь околотов вышел в передовые. Я первая применила лунинский метод работы на дистанции, прочтала путеобходчикам 13 лекций о своей лунинской работе. Теперь из 159 путевых обходчиков 110 стали работать по-лунински.

После торжественной части состоялся концерт артистов Свердловской государственной филармонии и Тагильского железнодорожного джазоркестра.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор тюменского политотдела.

Экономлено более 6 тонн угля

Молодой машинист депо Свердловск-пассажирская Тамара Тихонова по-боевому борется за создание зимнего запаса топлива.

В мае она сэкономила 2700, в июне 6539 и за 20 дней июля 6273 килограмма угля.

Машинисту тов. Тихоновой в

борьбе за экономию черного золота помогает помощник машиниста тов. Тихонович, который в числе значительно улучшил уход за локомотивом и при отоплении паровоза начал широко применять

передовые методы.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 23 июля

В течение 23 июля наши войска вели ожесточенные бои в районе Воронеж, а также в районе Цымлянская, Новочеркасск, Ростов.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За 22 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 32 немецких танка, 165 автомашин с войсками и грузами, 40 повозок с боеприпасами, подавлен огонь 3 дивизионов полевой и зенитной артиллерии, взорвано 2 склада боеприпасов, поврежден транспорт и потоплен торпедный катер, рассеяно и частично уничтожено до двух рот пехоты противника.

В районе Цымлянской идут напряженные бои. Советские части отбивали многочисленные атаки

противника. Наши артиллеристы сожгли 4 немецких танка, уничтожили 3 самоходных орудия, 7 пулеметов и до 300 гитлеровцев. Одно подразделение наших танков прорвалось в тыл противника. От нем и гусеницами танкисты уничтожили свыше 40 автомашин с боеприпасами, походную мастерскую и истребили 150 немецких солдат и офицеров.

В районе Новочеркаска наши войска вели оборонительные бои с крупными силами танков и мотопехотой противника. Одна наша часть в течение суток отбила 7 вражеских атак и уничтожила свыше 1000 немецких солдат и офицеров. Когда создалась угроза окружения, наши бойцы, по приказу командования, отошли на новый рубеж. На другом участке наши бронейщики подбили 8 немецких танков.

Повседневно крепить трудовую и государственную дисциплину

Много шума от безделья

Часы показывали уже половину двенадцатого, но большинство работников службы движения еще не приступали к исполнению своих обязанностей. Они занимались разговорами, имеющими весьма отдаленное отношение к движению поездов. В общем, в самый разгар рабочего дня почти во всех комнатах службы было много шума от безделья...

Если взять технический отдел, который, кстати, считается основным в службе, то начало рабочего дня проходило следующим образом.

Настойчиво звонит телефон. Вызывает линия. Старший ревизор тов. Петров снимает трубку.

— А-а, Григорий Иванович! Ну, как вы живете, что нового? Так-так... А у нас нового ничего...

В комнате постепенно становится несколько тише. Оказывается, Григорий Иванович не только работник линии, но хороший знакомый тов. Петрова, и начальника отдела Пыжевича, и всех им подчиненных... Лица работников проясняются и вы уже готовы сделать вывод, что этот настойчивый звонок и всеобщее уважение к Григорию Ивановичу напомнят всем, что рабочий день в разгаре, что пора и за дело...

Вывод ваш, конечно, опрометчивый — в этом вы убеждаетесь сразу же после того, как Петров кладет трубку на аппарат.

Вместо помощи — бюрократический ответ

На заводе, где начальником тов. Купчик по решению коллегии НКПС монтируется контактно-рельсо-сварочный поезд.

Для испытания импортной контактно-сварочной машины поезда по приказу зам. наркома пути тов. Арутюнова и телеграфному распоряжению заместителя топливного отдела НКПС Витковского топливный отдел дороги должен был отпустить 10 тонн моторной нефти. Начальник топливного отдела дороги тов. Махнев категорически отказался выполнить распоряжение НКПС.

Плохо готовят кадры

На Камышловском отделении неудовлетворительно занимаются подготовкой кадров и особенно плохо на станции Богданович. Начальник станции тов. Гезенно совершенно не уделяет внимания подготовке молодых рабочих. По три месяца и больше числятся учениками стрелочники в то время, как этому делу на других станциях обучают за один месяц. С мая и по сей день все еще обучается стрелочному делу Холкина. Она и до сих пор не знает Правил технической эксплуатации.

Начальник станции надеется на посылку к нему составителей стрелочников с других мест. И, действительно, на станции Богданович много командировочных работает в качестве стрелочников и составителей. В результате того, что штат часто меняется, здесь не обеспечивается безопасность движения поездов. Приказ наркома № 205 о закреплении стрелочников за определенными постами, а составительских бригад за паровозами не выполняется. И как

В отделе снова поднимается шум — полным ходом идет оживленное обсуждение разговора Петрова с Григорием Ивановичем, в котором принимает участие с покровительствующим видом и сам начальник отдела тов. Пыжевич.

Распорядительный отдел службы движения, как известно, тоже является весьма важным. Но и здесь не меньше шума от безделья...

У окна три сотрудницы отдела: начальник группы анализа и планирования тов. Куперман, инженер тов. Шапочникова и инженер-экономист тов. Лозинская. Несмотря на двенадцатый час, разговаривают, но только не о планировании, не об анализе, а так — о том, о сем и ни о чем...

Только к 12 часам пришел заместитель начальника службы тов. Мельников. Однако его присутствие не внесло изменений: в службе попрежнему много разговаривали, много шумели, много ходили из комнаты в комнату.

И так ежедневно. До 12 часов служба бездельно шумит; большинство работников до этого времени предоставлены самим себе, так как начальник службы, его заместители, начальники групп и отделов начинают свой рабочий день только после 12 часов.

Такова трудовая дисциплина в аппарате ведущей службы дороги.

А. ХАИТ.

— Фондов нет, — заявляет Махнев.

Из-за отсутствия моторной нефти сорваны испытания и срок пуска поезда в эксплуатацию.

В передовой статье газ. «Правда» было напечатано: «Если видишь у соседа затруднения с выполнением программы, задания, не ожидай, когда он к тебе обратится за помощью, а немедленно помоги ему». Махнев же делает наоборот, он прекрасно видит, что из-за отсутствия нефти на заводе срывается выполнение срочного задания, но не хочет помочь.

СЕРГЕЕВ.

следствие этого — грубые нарушения Правил технической эксплуатации, случаи брака в работе.

Мало уделяет внимания обучению молодых железнодорожников начальник станции Поклевская тов. Атаманчук. Здесь также стрелочники готовятся больше трех месяцев. Учеба проходит не организованно, в результате после 3-х месячного срока ученики Воложанина, Мишина, Бедякова и другие не знают Правил технической эксплуатации. То же и на станции Камышлов, Ощепково, Еланский. За неудовлетворительную подготовку кадров должен серьезно отвечать инспектор по техучебе при начальнике отделения движения тов. Бочурин, который, кстати сказать, чрезвычайно слабо занимается вопросом техучебы, не бывает на станциях, не контролирует работу по подготовке кадров, их техническую грамотность.

В. ЛЫСКОВ — помощник участкового ревизора Камышловского участка.

С дорожного совещания рационализаторов и изобретателей

Как мы ускорили промывочный ремонт паровозов

Рационализацией и изобретательством я занимаюсь около 20 лет. За последние годы сконструировал прибор для определения неисправности связей паровозного котла, анкерных болтов и поперечных тяжей, а также универсальную скобу для высверливания шурупов золотничкового стола, где имеются медные или чугунные наделки. Устройство скобы несложное, но она втрое сокращает работу слесаря. С одной настройки он может высверлить до 27 шурупов.

За время Отечественной войны мы создали в депо цех подемочного ремонта. Много тут поработал инженер-рационализатор тов. Цылев. Он сконструировал паровоздушный молот. Преимущество этого молота в том, что он работает и паром от котловой установки и воздухом, подаваемом от компрессора. Использовал различные детали из трофейного имущества, тов. Цылев механизировал домкраты Беккера. Раньше с помощью простых домкратов паровоз поднимали 12 человек в течение четырех часов. Теперь эту работу выполняет один рабочий за 40 минут.

Но самое главное, чего мы добились, это сокращение простой паровоза в промывке, разработав технологический процесс ремонта по принципу параллельности.

Паровоз в горячем состоянии встает в ремонт. У него подожжена и требует ремонта дверка дымовой коробки. Чтобы не дожидаться, когда машина охладится до 50 градусов, мы снимаем дверку и вместо нее навешиваем деревянную. Этим мы ускорим ремонт дверки на 4 часа.

Весь ремонт паровоза идет последовательно. Сначала комплексовники, не ожидая полного охлаждения котла, выполняют работы, не связанные с пуском воды и пара. Арматуристы ремонтируют паро- и маслопроводы, цилиндры, вентили, сифонные и общие арматурные вентили. А потом, после спуска воды и пара, делают остальное. Так же последовательно работают котельщики и экипажники. За полчаса часа до окончания работы бригадир дает заявку дежурному по депо о замене паровоза.

Комплексная бригада тов. Уварова хорошо освоила этот последовательный график ремонта и выпускает паровозы раньше срока. Точно по графику ремонтируют свои локомотивы и машинисты-лунинцы тт. Ходырев, Луканин, Егоров и Киреев.

Г. ВОЛКОВ — начальник депо Надеждинск.

МОЙ ВКЛАД В ОБОРОНУ РОДИНЫ

За время работы на железнодорожном транспорте я сделал до десяти изобретений и внес около пятидесяти рационализаторских предложений.

Два моих последних изобретения — дистанционное управление агрегатом теплой промывки паровозов и электрические весы для взвешивания вагонов.

При промывке паровозов занято 3 человека. Моторист включает и выключает мотор, помощник промывальщика подает сигналы, а промывальщик выполняет основную работу. С помощью моего прибора все это делает один промывальщик. Он сам включает мотор, подает сигналы и промывает котел. Прибор с успехом приме-

Выставка творчества новаторов производства

Посетителей, входящих в комнату, регистрирует автоматический счетчик, основанный на фотоэлементе. В зале на столах и подставках аккуратно разложены различные приборы. Все это — результаты творчества рационализаторов и изобретателей нашей дороги, начиная с ламповой горелки и кончая мощным гидравлическим домкратом.

Суровая обстановка Отечественной войны выдвинула новые народно-хозяйственные задачи. Нужно беречь дефицитные материалы, топливо, рабочую силу, экономить государственные средства. Изобретатели откликаются на эти запросы. Творческая мысль железнодорожников неустанно работает над усовершенствованием производства.

Вот маленькая железная лампа с головкой, снабженной рассекающим элементом. Изобретатель — слесарь егоршинских путейских мастерских тов. Зотов, оригинальным способом разрешил вопрос замены дефицитного лампового стекла. Стекло тут не требуется. Лампа превосходно горит, дает яркое, ровное пламя. Она незаменима в сигнальных фонарях. Так и хочется сказать: начальники станций, не прозевайте, запаситесь лампами Зотова!

Тов. Ланин — работник дистанции пути Свердловск-сортировочная сконструировал прибор для подьмки пути и подбывки шпала. Один рабочий или работница с помощью прибора могут самостоятельно производить подьмку пути. Прибор этот крайне нужен каждому путеобходчику-лунинцу.

На дороге испытывается недостаток резиновых рукавов. Изобретатели находят пути для замены этого дефицитного материала. Тов. Безводных, например, сконструировал гибкий металлический водоприемный рукав для набора воды. Он вполне заменяет резиновую трубку.

На небольшом столике лежит шестерня от станка. Присмотритесь внимательно, она белого цвета, наощупь — шероховатая.



Изобретатель тов. ИГНАТОВ.

няется в депо Свердловск-пассажирская.

Электрические весы — это портативная установка весом в 2 килограмма. Под рельс закладывается педаль, соединенная проводами с весами. При прохождении вагона весы точно определяют его вес. Весы эти можно применять на сортировочных горках для определения тормозного пути вагона и в качестве вагонных весов на грузовых станциях.

Изобретенный мною автостоп суппорта токарного станка используется в паровозном депо Свердловск-пассажирская. Уже об-

трудно поверить, чтобы можно было изготовить шестерню из обыкновенной ваты. Но инженер тов. Симонов — начальник дорожно-колесных мастерских успешно разрешил эту проблему. Спрессованная под высоким давлением вата прекрасно заменила металл. Преимущество этих шестерен в том, что они совершенно безшумны при вращении станка.

Много на выставке различных изобретений. Все они отличаются оригинальностью и свежестью конструкций, простотой устройства. Выставка рассказывает о творцах этих приборов. На витринах расположены портреты изобретателей, перечислены изобретения и предложения, внесенные ими. Многие из этих изобретателей, как тт. Симонов, Зубрицкий, Мезенин, Карпов, Тараканов, Владыкин и ряд других известны на дороге, как смелые, инициативные новаторы производства.

За три дня со дня открытия выставку посетили 611 человек. Выставка не только показывает успехи рационализации и изобретательства, она натолкнула на новые искания творческой мысли. Характерен такой пример. Работник электродепо Свердловск-сортировочная тов. Кудрявцев изготовил маску электросварщика, которая в отличие от обычной, одевается на голову, высвобождая левую руку. Однако в процессе работы электросварщик вынужден поднимать или опускать с помощью руки цветное стекло. Маску увидел пришедший на выставку изобретатель тов. Александров. На следующий день он принес новую маску, в которой цветное стекло опускается и поднимается пневматическим способом. Руки электросварщика совершенно освобождаются от управления маской.

На выставке представлен макет брикета из суррогатов топлива. В состав его входят древесные опилки и смола. По теплотехническим свойствам он мало уступает углю. Но, к сожалению, брикет этот пока только на выставке, он еще не нашел применения в отоплении паровоза. Беда в том, что не сконструирована машина для изготовления брикетов. Эту задачу должны в срочном порядке разрешить наши рационализаторы и изобретатели.

Выставка творчества рационализаторов и изобретателей, организованная Дорожным домом техники, имеет большое значение для обмена опытом и обогащения рационализаторской мысли.

Г. ЮРИН.

стоит дело с применением счетчика для подсчета слов в телеграммах. Прибор этот значительно облегчит труд телеграфиста, изготовление его не требует больших затрат. Однако служба связи вот уже несколько лет ничего не делает для внедрения счетчика в производство.

Сейчас я работаю над несколькими темами. Меня особенно занимает идея — обеспечить безопасность движения поездов при занятости станционных путей. В работе меня вдохновляет сознание того, что своими изобретениями я способствую увеличению производительности труда на транспорте, помогаю делу обороны любимой родины от несправедливой войны немело-фашистских захватчиков.

В. ИГНАТОВ — работник дорожного Дома техники.

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