

ПУТЕВКА

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

№ 98 (2229)

Вторник, 28 июля 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Каждый проведенный по графику поезд—это удар по врагу, вклад в нашу победу!

За строжайшую экономию топлива

В дни Всесоюзного социалистического соревнования, развернувшегося в ответ на первый приказ товарища Сталина, машинисты депо Свердловск-пассажирская начали замечательное патристическое дело — борьбу за создание в каждом депо месячного запаса топлива на зиму за счет экономии. Инициатива свердловчан горячо поддержана не только на нашей дороге, но и на всей сети.

Всесоюзное социалистическое соревнование уже сыграло положительную роль в деле экономии топлива на нашей дороге. Все время отстававшее депо Свердловск-сортировочная, Камышлов, Кушва, в первой и второй декаде июля добились экономии. Выросли подлинны мастера высокой экономии черного золота — машинисты-лунинцы тт. Тимкин, Ваганов, Дунин, Безродных, Исаков, Андрианов и многие другие. Паровозники депо Свердловск-пассажирская отложили в фонд зимнего запаса около 1000 тонн топлива. Растут сбережения угля в депо Егоршино, Кузино.

Однако движение за экономию топлива и создание зимнего запаса не приняло еще на дороге широких размеров, не стало важнейшим вопросом политотделов и партийных организаций. Это особенно ярко показала дорожная теплотехническая конференция, состоявшаяся 25 июля. В ряде депо паровозный парк до сих пор не приведен в надлежащее теплотехническое состояние: локомотивы ходят без юрок, с загрязненными котлами, машинисты не смачивают уголь. Не объявлена еще непримиримая борьба тем, кто транжирит уголь.

В некоторых депо до сих пор не начали откладывать в кагаты сэкономленный передовыми машинистами уголь. В июле машинисты-лунинцы депо Свердловск-сортировочная сэкономили 103 тонны угля. Однако на складе это топливо не отложено. Заместитель начальника паровозного отделения тов. Ковринский объясняет это тем, что пережог по депо в целом больше экономии передовых машинистов. Но при чем же тут честные паровозники, которые, экономя уголь, создают себе запас на зиму? Запас топлива, созданный честным трудом лучших машинистов, должен быть неприкосновенным. Не хотят этого понимать и в депо Тюмень. С разрешения руководителей паровозной службы командиры депо израсходовали сбереженное машинистами топливо. Лучшие машинисты из месяца в месяц экономят, а в кагатах пусто.

Все это говорит о том, что топливный отдел паровозной службы и его начальник т. Махнев не придают должного значения экономии топлива, созданию зимнего запаса. Огромные резервы, которыми располагает дорога, используются неудовлетворительно. Игнорируются суррогаты: все еще не налажена правильная смесь углей, изготовление брикетов. На топливных складах бесхозяйственно выгружается уголь, механизация на низком уровне. Неудовлетворительно работают деповские и дорожная лаборатории.

В каждом депо, на водокачке, всюду, где потребляется уголь, должна быть организована строжайшая его экономия. Это наш долг перед родиной, это — боевая задача, от разрешения которой во многом будет зависеть победа на фронте.

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ ИЮЛЬСКИЕ ПЛАНЫ, ТРУДИТЬСЯ ПО НОРМАМ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Строго по графику

Коллектив смены маневрового диспетчера станции Смычка тов. Москалева, готовясь к достойной встрече Сталинского дня железнодорожника, по-боевому борется за графиковую работу.

23 июля смена отправляла все поезда строго по графику. Успех этого дежурства решила четкая, слаженная работа дежурных по станции тт. Бусыгина, Гаевой, стрелочников тт. Орловой, Гришовой, Араповой. Агтроповой, смен старших осмотрщиков вагонов тт. Микрюкова и Ларионова и многих других.

А. ГРАНИН.

220 процентов сменного задания

Дежурный по станции Бокситы тов. Ушаков, участвуя в социалистическом соревновании, успешно борется за перевыполнение плана погрузки.

17 июля он, благодаря правильной организации внутростанционной и грузовой работы, выполнил сменное задание по погрузке на 220 процентов.

В это дежурство тов. Ушаков проявил ценную инициативу. В помощь клиентуре он выделил маневровую бригаду — машиниста т. Светланава и составителя т. Сысоева, которые быстро и четко расставляли порожняк под погрузку и своевременно выводили груженные вагоны

ЧИГИН — председатель месткома.



За стахановско-кривоносковскую работу в военное время и успехи, достигнутые во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников, дорожная комиссия по соревнованию заносит на Доску почета:

ЛЕБЕДКОВА Федора Михайловна — заместителя начальника Тюменской дистанции пути по политчасти. Тов. Лебедев проявил себя боевым политработником. Среди путейцев хорошо налажена политико-массовая работа, умело организовано социалистическое соревнование. Все это сыграло положительную роль в мобилизации путейцев на активную помощь фронту. Тюменские путейцы обеспечивают четкое и безаварийное продвижение поездов на доверенном им участке стальных путей. Во Всесоюзном соревновании железнодорожников они завоевали переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

РОМАНЦЕВА Александра Васильевна — машиниста электропоезда «ВЛ» № 19-08 электродепо Н.Тагил. Тов. Романцев, работая по-лунински, содержит свою машину в отличном состоянии: он не имеет записей межпоездного ремонта, систематически водит тяжеловесные поезда. В июне тов. Романцев провел 34 тяжеловесных поезда и перевез сверх нормы 26269 тонн груза. Техническую скорость он перевыполняет ежемесячно.

В дни Отечественной войны тов. Романцев обучил свою жену на помощника машиниста электропоезда. Теперь он работает вместе с ней на одном локомотиве. В соревновании тов. Романцев занял в июне первое место по депо по всем измерениям.

БЕРСЕНЕВА Александра Ивановна — мастера цеха вагонного участка Свердловск-пассажирская. Руководя цехом годового ремонта товарных вагонов, тов. Берсенев организовал боевое соревнование в коллективе и повседневную помощь молодым рабочим. Цех из месяца в месяц перевыполняет задания. Производственная программа первого полугодия выполнена на 180 процентов. Производительность труда в цехе возросла до 227 проц. к плану.

Дорожная теплотехническая конференция

25 июля состоялась дорожная теплотехническая конференция. Заместители начальников отделений, теплотехники депо, мастера высокой экономии черного золота — передовые паровозные машинисты, машинисты водокачек широко обсудили вопрос, поднятый свердловскими машинистами, о создании к XXV годовщине Октябрьской социалистической революции в каждом депо месячного запаса угля на зиму.

Доклад на эту тему сделал начальник паровозной службы тов. Ионин. Он рассказал о том, что за 6 месяцев настоящего года дорога пережгла угля на 3,5 миллиона рублей. Паровозное депо Свердловск-сортировочная, Камышлов и Кушва допустили огромные перерасходы топлива. Но в последнее время в связи с развернувшимся социалистическим соревнованием отстающие депо добились экономии топлива. Однако количество паровозников, небрежно расходующих топливо, все еще велико. Далеко не все теплотехники стали подлинными организаторами борьбы за экономию. Теплотехник депо Камыш-

лов тов. Михайлов не занялся настоящим приведением паровозного парка в надлежащее теплотехническое состояние. Здесь есть локомотивы с загрязненными котлами, имеются перебои в питании антинакипином.

Неиспользованных резервов на дороге много. Об этом говорили почти все выступающие. Теплотехник депо Егоршино т. Таран справедливо критиковал топливный отдел за крайне недостаточное руководство.

Никто из нас, теплотехников, — говорит тов. Таран, — не знает, какое депо по экономии топлива идет впереди, какое отстает, кто держит первенство.

Тов. Таран предложил завести счет сэкономленного топлива в каждом депо и в конце каждого месяца подводить итоги борьбы за экономию топлива. Теплотехник депо Тюмень тов. Нестеров предъявил счет движущимся, в огромной мере повинным в пережоге топлива. Тов. Нестеров привел ряд фактов, когда машинисты по 5—7 суток находятся в пути, десятками часов стоят на станциях, бесполезно сжигая

уголь. С большим интересом участники конференции прослушали выступление машиниста-лунинца депо Тюмень тов. Тимкина.

Начиная с января, — сказал тов. Тимкин, — когда я впервые начал работать на паровозе серии ФД и по сей день я не знаю пережога топлива. За 5 месяцев я сберег государству 150 тонн угля. Далее тов. Тимкин рассказал о своем методе экономии топлива.

На конференции выступил начальник политотдела дороги тов. Олонов. Он подверг резкой критике руководителей паровозной службы за расходование сэкономленного машинистами угля и призвал теплотехнических работников дороги энергично бороться за создание зимнего запаса топлива.

Конференция помогла вскрыть причины, мешающие успешной экономии топлива, и наметила конкретные пути к достижению поставленной цели. Созданию в каждом депо месячного запаса топлива на зиму.

А. КОБЕЦ.

НАГРАЖДЕНИЕ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ СССР РАБОТНИКОВ ЛЕНИНГРАДСКОЙ, КАЛИНИНСКОЙ, СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ, МОСКОВСКО-ДОНБАССКОЙ, имени К. Е. ВОРОШИЛОВА и ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И МЕТРОПОЛИТЕНА имени Л. М. КАГАНОВИЧА

Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам и проявленное при этом мужество орденами и медалями СССР награждена большая группа работников Ленинградской, Калининской, Северо-Донецкой, Московско-Донбасской имени К. Е. Ворошилова и Дальневосточной железных дорог и метрополитена имени Л. М. Кагановича.

Орденом Ленина награждены 49 человек;
Орденом Трудового Красного Знамени — 130 человек;

Орденом Красной Звезды — 113 человек;

Орденом „Знак Почета“ — 289 человек;

Медалью „За отвагу“ — 72 человека;

Медалью „За трудовую доблесть“ — 245 человек;

Медалью „За трудовое отличие“ — 218 человек.

(ТАСС).

Лучшие смены и бригады работников станций

В газете «Гудок» за 22 июля опубликовано сообщение о присвоении званий лучших смен и бригад работников станций по итогам социалистического соревнования за июнь 1942 года.

Политическое управление и Центральное управление движения НКПС признали победителями в социалистическом соревновании и присвоили звания лучших смен и бригад ряду станционных смен, комплексов и составительских бригад, смен технических контор и стрелочных постов сети.

Звание «Лучшей смены работников станций» в числе других коллективов присвоено смене дежурного по станции Гороблагодатская тов. Г. И. Буликова.

Звание «Лучшей составительской бригады» в числе других присвоено бригаде составителя станции Свердловск-сортировочная тов. Н. Г. Фетисова.

Ход подписки на 2-ю денежно-вещевую лотерею

На 27 июля по нашей дороге подписалось 79,8 процентов всех работников. Сумма подписки составила 16,2 проц. к общему фонду заработной платы в июне. Наличными внесено 359965 рублей. В подписку вовлечено 1111 домохозяек, которые подписались на сумму 34680 рублей.

По результатам подписки впереди идет Тюменское отделение. Сумма подписки составляет 16,2 проц. к фонду зарплаты. Подписалось 87,7 проц. из числа всех работников, наличными внесено 92425 рублей. 327 домохозяек подписались на сумму 8200 руб.

Своевременно подготовить путевое хозяйство к зиме, работать как тюменские путейцы

37,8 БАЛЛОВ

Вслед за Тюменской дистанцией, завоевавшей первенство в социалистическом соревновании и удостоившейся высокой награды — переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны, значительно улучшила работу Кузинская дистанция пути (нач. т. Алуханов, зам. нач. по политчасти т. Киселев), занявшая на дороге второе место. Коллектив дистанции на под'еме. Более половины километров пути в отличном и хорошем состоянии. Средняя балльность на дистанции — 37,8. План текущего ремонта пути выполнен на 116, а план по ремонту шпал на 145 процентов. Полностью ликвидированы задержки поездов по вине путейцев.

В социалистическом соревновании выросли новые передовые коллективы и стахановцы. Первое место завоевал

коллектив 4 околотка, где мастером т. Черезов М. Г., выполнивший план предупредительного ремонта на 169 процентов.

Ремонтные рабочие дистанции тт. Кондратьев, Зотов и Ярина, работая на исправлении толчков методом суфляжа, выполняют производственное задание на 200 с лишним процентов. По две нормы в смену вырабатывают ремонтные рабочие тт. Чукичев и Калинин, занятые на перешивке пути.

Путевые обходчики-лунинцы тт. Юнусов, Нахомов, Шихалеев, Кочнев, Матвеев и Палевин в отличном состоянии содержат свои обходы и мелкий ремонт пути производят своими силами.

Ф. СТУПНИКОВ — старший инженер службы пути.



БОГОДЕЛОВ Н. Е. — дорожный мастер 2 околотка Тюменской дистанции пути. Фото В. Лежнина.

Два путеобходчика

Путеобходчица З. Н. Салдинского околотка тов. Дементьева привела свой километр в отличное состояние: болты закрепились, костыли добиты, бровки оправлены. На всем километре нет ни травинки. Старательная путеобходчица делает все с любовью, не считаясь с временем и силами. Недаром руководство дистанции ставит тов. Дементьеву в пример всем путеобходчицам.

Прямой противоположностью ей является путеобходчик тов. Балакин. Доверенный ему 62 километр

запущен. Даже километровый столбик, сваленный еще два месяца тому назад, он никак не соберется установить. Когда т. Балакин идет по своему километру, его не видать из-за травы. На вопрос: почему он так относится к своим обязанностям, Балакин отвечает: «Работаем по силе возможности». Суровое осуждение должны получить люди, в условиях военного времени недобросовестно относящиеся к делу, порочащие семью честных советских тружеников.

Бдительность

Лучшие путевые обходчики дистанции пути Свердловск-пассажирская в грозные дни Отечественной войны бдительно охраняют железнодорожные пути.

Анастасия Демидовна Ильинка всего месяц назад стала работать путевым обходчиком. С первых же дней она зарекомендовала себя как хороший работник — бдительный дозорный стальных путей. Каждый, даже самый незначительный, дефект, она не

медленно устраняет и в отличном состоянии содержит пути своего обхода.

19 июля т. Ильинка во время очередного обхода обнаружила лопнувший рельс. Быстро приняв предупредительные меры, она с ограниченной скоростью пропустила поезд по опасному месту. На следующий день она вновь обнаружила неисправный рельс, чем предотвратила аварию.

Д. БОРИСОВ.

СВОИМИ СИЛАМИ

По примеру лучшего путевого обходчика дистанции пути Свердловск-пассажирская тов. Васева, по-лунински стала работать путеобходчик 8 околотка тов. Сысоева.

В июле она добилась первых успехов. При помощи специальных скоб она отремонтировала своими силами 180 шпал, сменила все неисправные и подкрутила ослабшие болты. Тов. Сысоева привела пути своего обхода в отличное состояние.

Обеспечить долговечность искусственных сооружений

Долговечность и прочность искусственных сооружений зависит в значительной степени от правильного их текущего содержания. Текущее содержание искусственных сооружений, особенно мостов, очистка пролетных строений и подферменных площадок от грязи и мусора, очистка лотков и труб от наносов ила и песка, содержание пути на мостах и все противопожарные мероприятия выполняются, как известно, под наблюдением дорожных мастеров. Однако дорожные мастера Тагильской дистанции пути плохо соблюдают правила текущего содержания искусственных сооружений. Дорожные мастера тт. Хлопунов, Костарев, бригадиры пути Сенчило, Князев, Туртаев не желают очищать проезжую часть мостов от мусора и мазута, а также не обеспечивают противопожарных мероприятий. Начальник дистанции тов. Голубкин не беспокоится об этом.

БОРОЗДИН — мостовой мастер.

В СРОК ЗАВЕРШИТЬ ВСЕ РАБОТЫ ПО АЛАПАЕВСКОМУ ХОДУ

На днях состоялось совещание руководителей дороги по вопросу о быстрейшем завершении капитального, среднего ремонта пути и других важнейших работ на Алапаевском ходе.

Совещание избрало комиссию в составе зам. начальника дороги тов. Красных, начальника службы пути тов. Зотова, начальника пассажирской службы тов. Васильева и других, которая выработала план работы по оказанию всесторонней помощи путейцам, как со стороны коллектива управления дороги, так и работниками линии.

Алапаевскому ходу — боевая задача всех работников нашей дороги.

ЗА ЛУЧШИЙ ПАРОВОЗ НА ДРОГЕ

Паровоз вышел под поезд. Я пробую авторемонт и говорю помощнику Ане Чижовой: — Заправь топку.

Ловкими приемами она разбрасывает ровный слой топлива и встает к левому окну, внимательно следит за сигналами.

Свисток главного кондуктора. Поехали. Нажимаю регулятор и поезд плавно трогается. За semaфором начинается под'ем. Открываю большой клапан и развиваю скорость. Показался Шарташ. Я перекрываю пар, и поезд по инерции с установленной скоростью входит на станцию.

Хорошая машина паровоз СО-18-1928, надежный товарищ. Она не подведет. Смело бери состав любого веса и веди на высокой скорости.

Немало мы потрудились над тем, чтобы привести паровоз в образцовое техническое состояние.

Коллектив моей бригады боевой, люди все квалифицированные. Помощник т. Чижова и кочегар т. Фомин раньше работали токарями, а сейчас овладели еще и слесарной

квалификацией. Оба они — комсомольцы, крепкие, надежные ребята. У напарника т. Антропова тоже в бригаде все слесаря. С первых же дней Отечественной войны мы перешли на лунинский метод работы, ремонтируем паровоз своими силами.

Конечно, в начале было много трудностей. Опыта не было. Но мы упорно добивались своего. Чуть выкроится свободное время, идем работать в под'емочный или промывочный цех, и комплексникам поможем, и работать учимся.

Сейчас стало легче. Объем промывочного ремонта сократился во много раз. Сам ремонтируешь, надеяться не на кого. Чуть остановка в пути — возьмешь инструменты и что-нибудь исправь. Переставь фланец, болт сменишь, деталь подкрепишь. Встанет машина в промывку, смотришь — и отремонтировать почти нечего.

В последнюю промывку мы исправили питательный насос, отрегулировали рессоры, стеснили крейцкопфные попользшки, устранили мелкие неисправности. Работали, как всегда,

обе бригады, в полном составе. Паровоз выпустили за несколько часов.

Работая по-лунински, мы даем большую экономию государственных средств. Только за последние два месяца бригада сэкономила 1365 рублей по хозрасчету, да 1718 рублей за счет лунинского ухода за локомотивом.

А главное, паровоз всегда исправен, работает безотказно. Мы уже забыли что такое межпоездный ремонт.

На исправной машине я вожу тяжеловесные поезда, перевыполняю техническую скорость на 9-10 километров в час.

Паровоз работает на участке Свердловск-Синарская. Путь в сторону Синарской имеет много уклонов. Тут я всегда езжу наполовину с закрытым регулятором, используя живую силу поезда. Разгонишь машину и выключаш пар. И поезд двигается быстро, и топливо сохраняется. На обратном пути, конечно, тяжелее приходится. Здесь все время машина работает на большом клапане. Зато мы выходим за счет быстроты движения.

В качестве топлива мы применяем на 75 проц. богословский уголь,

используем изгарь, древесный мусор, откладывая сбереженное топливо в зимний запас. Только за последние четыре поездки я сэкономил 6000 килограммов угля. А всего мы с напарником тов. Антроповым сэкономили за полгода 125 тонн топлива.

Мы соревнуемся с машинистами тт. Вахманиным, Кононовым, Костиным и Таланцевым. Все это хорошие, опытные машинисты-лунинцы. В соревновании они также добились больших успехов. Много передовых машинистов в нашем депо и на дороге. И мы очень обрадовались, что мой СО-18-1928 занял первое место в соревновании за лучший паровоз.

Об этом мы написали своим друзьям в Действующую Армию. Они горячо поздравили нас с победой и пожелали новых успехов.

Мой друг — фронтовик т. Астанин пишет: — Мы здесь беспощадно истребляем фашистских мерзавцев. Работайте дружнее, организованнее в тылу и помогайте нам очистить родную землю от паршивой своры Гитлера.

И. МЫТНИК — машинист депо Свердловск-пассажирская.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 26 июля

В течение 26 июля наши войска продолжали ожесточенные бои в районе Воронежца, а также в районах Цымлянская, Новочеркасск, Ростов.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За истекшую неделю с 19 по 25 июля включительно в воздушных боях, на аэродромах и огнем зенитной артиллерии уничтожено 299 немецких самолетов. Наши потери — 137 самолетов.

За 25 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 46 немецких танков, 170 автомашин с войсками и грузами. 25 подвод с боеприпасами, взорван склад горючего, разбито 3 железнодорожных состава, рассеяно и частью уничтожено до 2 батальонов пехоты противника.

В районе Воронежца наши войска продолжают вести наступательные бои против немецко-фашистских войск. Попытки противника контратаками вернуть потерянные важные позиции терпят неудачу. Гитлеровцы несут при этом большие потери. Только на одном участке, по неполным данным, за 3 недели разгромлено и уничтожено свыше четырех полков пехоты и мотопехоты противника, уничтожено 328 танков, захвачено 400 пулеметов, 560 автоматов, 189 орудий, 46 минометов, 20000 снарядов, 170 тысяч патронов. На другом участке понесла значительный урон 346 немецкая пехотная дивизия, только что прибывшая из Франции и сразу же брошенная в бой.

В районе Ростова идут ожесточенные бои на окраине города. Наши части наносят наступающим фашистам большие потери. Только одна небольшая группа советской пехоты в течение дня огнем из противотанковых ружей, гранатами и бутылками с горючей смесью уничтожила 9 немецких танков и сотни гитлеровцев. На другом участке противник ввел в бой крупные танковые силы и ценой огромных потерь ему удалось продвинуться вперед.

В районе Цымлянской наши войска продолжали вести упорные оборонительные бои и отбивали многочисленные попытки немцев переправиться на южный берег Дона. Активно действуют наши артиллеристы, обрушивающие массированные удары по скоплениям противника. В течение дня артиллеристы Н-ской части по неполным данным, уничтожили 6 немецких танков и 20 автомашин с войсками, потопили 9 понтонов с солдатами и вооружением. На другом участке наше подразделение ликвидировало попытку немцев закрепиться на южном берегу реки и уничтожило свыше 300 гитлеровцев.

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