

ПУТЕВКА

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

№ 99 (2230)

Четверг, 30 июля 1942 г.

Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Боевой стахановской работой на своих постах встретим Сталинский день железнодорожника

Изю дня в день выполнять и перевыполнять план погрузки

Ожесточенные бои идут на Юге нашей страны. Не считаясь с потерями, враг бешено рвется вперед к кубанской пшенице и бакинской нефти. В кровопролитных боях Красная Армия отстаивает честь, свободу и независимость отечества.

Эти дни, когда опасность над роиной возросла, долг каждого патриота-железнодорожника трудиться, не щадя сил, на своем посту. Нужно помнить, что победа решается не только на фронте, но и в тылу. И так же, как бойцы на передовой линии огня, железнодорожники должны проявить подлинный героизм в труде, самоотверженно работать для победы.

Наша дорога — решающая грузовая дорога сети. Доставляя фронту оружие и снаряжение, она питает сырьем и топливом важнейшие оборонные и металлургические предприятия Урала — кузницы смертоносного оружия. Это обязывает железнодорожников уральской магистрали изю дня в день выполнять и перевыполнять план погрузки, с высокой скоростью продвигать поезда.

Основное условие выполнения плана погрузки — дружная, слаженная работа с клиентурой.

Вот уж несколько месяцев станция Углежжение, где начальником тов. Илюхин, перевыполняет план, идет впереди. На основе соревнования с угольщиками улучшают грузовую работу железнодорожники станций Егоршино и Богословск.

Но таких станций мало. В июне дорога выполнила план погрузки всего лишь на 83,4 проц. В июле грузовая работа еще более ухудшилась. По вине дороги заводы недополучили сотни вагонов металла, руды, флюсов, угля.

Особенно отстает Свердловское отделение, где план погрузки за две декады июля выполнен только на 78 процентов. Важнейшие станции — Свердловск-товарная, Хромпик, Ревда, Асбест не выполняют заданий, но начальники отделения тов. Корецкий и его заместитель по грузовой части тов. Томилин не принимают никаких мер для того, чтобы выправить положение.

Отстает в работе грузовая служба, возглавляемая тов. Николаевым. Всесоюзное соревнование железнодорожников не нашло никакого отражения в работе службы. Здесь, как и раньше, бесстрастно регистрируют срывы погрузки. Служба не подводит итогов соревнования, не распространяет опыт передовых людей, не организует помощь отстающим. На станции Свердловск-пассажирская введен и оправдал себя единый технологический процесс работы с клиентурой, на Шарташе общественные погрузочные бригады значительно ускорили погрузку. Однако служба не сделала эти скоростные методы достоянием всех работников.

Выполнение плана погрузки — важнейший показатель работы, одно из главных условий Всесоюзного соревнования. Боевая задача всех железнодорожников — добиться выполнения и перевыполнения плана каждой станцией, каждым отделением, обеспечить ритмичность, равномерность погрузки днем и в ночное время, повысить требовательность к клиентуре в использовании подвижного состава. Выше знания социалистического соревнования, грузовые работники!

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Продвигать поезда точно по графику, всемерно улучшать грузовую работу

Дать все необходимое заводам черной металлургии

Страна требует больше металла для производства вооружения и боеприпасов. Железнодорожники обязаны с избытком удовлетворять нужды черной металлургии Урала в снабжении заводов рудой, углем, коксом, флюсами и огнеупорами.

Передовые станции дороги с честью выполняют поставленные перед ними задачи. Станция Медная Шахта и Красный Железняк досрочно закончили июльский план отгрузки железной руды со значительным перевыполнением. По отгрузке огнеупоров перевыполнила задание станция Кунара.

Но в целом по дороге поставка сырья и топлива заводам черной металлургии проходит крайне неудовлетворительно. Особенно отстают решающие станции Свердловского отделения: по руде — Хромпик, по флюсам — Ревда и Билимбаев, по огнеупорам — Подволошная.

Причины этого кроются в отсутствии правильного планирования порожняка. Высвободившийся порожняк Свердловское отделение подает в первую очередь на ближние станции. Вследствие этого станции Свердловского узла перевыполняют задания, а линейные — остаются без порожняка.

Не выполняет своих обязательств в соревновании с металлургами Н. Тагильское отделение. Важнейшие станции рудной погрузки — Благодать, Гора Высокая систематически не выполняют план. Гора Высокая в июле выполнила задание всего лишь на 30 проц.

Заводы черной металлургии предъявляют серьезный счет дороге. В интересах защиты отечества железнодорожники должны увеличить темпы отгрузки сырья заводам Наркомчермета.

Выступает поездной
вагонный мастер
Д. СУВОРКОВ



РАБОТАЮ ПО-ЛУНИНСКИ

Меня назначили для работы в поезде № 45; я сразу же принялся за тщательный осмотр всех вагонов. Сам сменил свыше 30 буксовых крышек, крепил болты, делал ревизию букс, внимательно осматривал подшипники. Лишь колесные пары, в случае ремонта, приходилось сдавать на пункт технического осмотра. Но и тогда я часть работы стараюсь сделать сам.

Перед отправлением в путь я тщательно проверяю все ходовые части вагонов. В пути следования особенно внимательно слежу за сигналами, за ходом поезда. Вот уже 3 года не было брака в работе, ни одной отцепки вагона. Всего без отцепки я наездил 200 тысяч километров.

РАБОТАТЬ СТАЛИ ЛУЧШЕ

Первые две декады июля коллектив станции Свердловск-пассажирская работал со срывами. В 3-й декаде железнодорожники, пересмотрев свои возможности, решили улучшить работу. Установили тесный контакт с отделением, разобрали график. Диспетчеры станции заключили социалистический договор с дежурным по отделению тов. Милославным и диспетчером узла т. Ширяевым. И работа, действительно, улучшилась. Увеличилось число поездов, отправленных по расписанию. В последние два дня смены тт. Зюнова и Овсянникова отправили по графику 100 проц. поездов. План погрузки изю дня в день выполняется на 180—200 процентов, полностью обеспечена выгрузка.

Передовой дежурный по станции тов. Клещевников отправляет по расписанию до 100 проц. поездов. Не отстает от него и тов. Сыромятников.

Отлично работают старшие стрелочники тт. Воробьев и Засорина. Они своевременно выполняют распоряжения дежурного по станции, хорошо содержат стрелки, следят за путями, за сигналами при маневрах.

Составитель поездов т. Будава выполняет норму на 120 и более проц., своевременно формирует составы. Тов. Скутин систематически выполняет норму на 150—170 проц., т. Комнин — на 125 проц. Не отстают от передовых сигнальщики тт. Иванов, Попов и др.

В. БУДНИКОВ.

Обязательства выполнены досрочно

На втором отделении 9 околотака Важенской дистанции, где бригадиром тов. Мартянов, выполнен на 100 процентов план предупредительного ремонта. Бригада привела путь в отличное состояние.

Лучшие ремонтные рабочие тт. Мартянов, Шишцын, Коркин; Коркина и Тягелева дают высокую

производительность труда, выполняют задание на 150—160 процентов.

Закончен ремонт пути, бригада досрочно выполнила обязательства, взятые ею в социалистическом соревновании навстречу Сталинскому дню железнодорожника.

И. КАПУСТИН — дорожный мастер.

На погрузочной площадке

В последние 5 дней на станции Шарташ хорошо идет погрузка. В среднем план выполнен на 112,9 проц. Диспетчер тов. Чудинов своевременно информирует клиентуру, внимательно контролирует подачу вагонов под грузы.

Член партии тов. Канакина работает на складе. Она отлично справляется со своей работой, выполняет план погрузки на 112—118 процентов. Машинист маневрового паровоза тов. Зиновьев

и составители тт. Кусенков и Удачин обеспечивают подачу составов к сроку.

По инициативе партийного бюро станции на погрузке и выгрузке была создана дополнительная бригада из домашних хозяек. Бригада разгрузила уже 2,5 вагона. Активно участвуют в работе бригады домохозяйки тт. Сергеева, Махнева, Филатова и другие.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 28 июля

В течение 28 июля наши войска вели ожесточенные бои в районе Воронежа, а также в районах Цымлянская, Батайск.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

Нашими кораблями в Финском заливе потоплены 3 транспорта противника общим водоизмещением в 19 тысяч тонн.

За 27 июля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 60 немецких танков, 5 бронемашин, 200 автомашин с войсками и грузами, 10 автоцистерн с горючим, 30 повозок с боеприпасами, взорваны 3 склада боеприпасов и 2 склада горючего, подавлен огонь 10 батарей полевой и зенитной артиллерии, рассеяно и частью уничтожено до полка пехоты противника.

На участке, южнее Воронежа одна наша часть ворвалась в расположение противника и ведет ожесточенный бой внутри укрепленного немцами района. На соседнем участке наши бойцы продвинулись вперед и выбивают гитлеровцев из нескольких населенных пунктов. Противник потерял в этих боях убитыми свыше тысячи солдат и офицеров. Западнее Воронежа немцы предприняли танковую атаку. Встреченные огнем нашей артиллерии, они понесли большие потери и отошли на прежние позиции.

В районе Цымлянской наши войска вели бои с противником. В одном месте немцам удалось переправиться на южный берег Дона. Наши части непрерывными контратаками стремятся отбросить противника. Советские танкеты ворвались в расположение немецких войск и уничтожили 5 танков, сожгли 18 орудий, 10 автомашин с боеприпасами и уничтожили свыше 200 гитлеровцев.

На одном из участков Брянского фронта наши части в течение двух дней вели бои, в которых с той и с другой стороны участвовало большое количество танков. Гвардейцы-танкисты, во взаимодействии с другими родами войск, нанесли большой урон действующей здесь немецкой танковой дивизии. Подбито и уничтожено более 100 немецких танков. Гитлеровцы оставили один укрепленный населенный пункт. За два дня боев на этом участке нашими бойцами захвачено: 12 немецких танков, 28 орудий, 48 пулеметов, 2 радиостанции, 7000 снарядов и другие трофеи. Взяты пленные.

Следующий номер газеты
"Путевка" выйдет 2 августа.

КАЖДОМУ ДЕПО — МЕСЯЧНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА НА ЗИМУ

★ — ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ

паровозного депо
Свердловск-пассажирская

СЭКОНОМЛЕНО 1894 ТОННЫ

Паровозники депо Свердловск-пассажирская, выступившие в первые дни Всесоюзного социалистического соревнования с предложением создать к XXV годовщине Великого Октября в каждом депо месячный запас угля на зиму, сберегли уже 1894 тонны топлива. 80 процентов паровозников экономят топливо, бережливо расходуют каждый килограмм «черного золота». Подлинными мастерами вы-

сокой экономии проявляют себя машинисты-луинцы тт. Мытник, Тихонова, Голомолзин, Николаев, Голубев и другие. С каждой поездки они привозят сотни килограммов сбереженного угля. Луинские паровозные бригады за две декады июля сберегли 433 тонны топлива. К Сталинскому дню железнодорожника передовое депо приходит с новыми производственными победами на трудовом фронте.

Как я добиваюсь экономии топлива

За 7 лет работы машинистом мне почти не приходилось краснеть за такой измеритель, как расходование угля. Ездил я на паровозах разных серий, но экономил топливо всегда. В январе 1942 года я стал работать на мощном паровозе ФД.

— Эта машина много пожирает угля, на ней не легко сэкономить, — поговаривали механики нашего депо.

Уже первые поездки на паровозе ФД открыли мне огромные возможности в выполнении всех измерителей и в том числе экономии угля. Тут мне на помощь пришел теплотехник тов. Нестеров. Он учил бригаду отоплению стокером, уходу за котлом, проделал с нами несколько показательных поездок. Мы быстро постигли «секреты» мощного локомотива. В первый же месяц я сэкономил 9,5 тонны угля, в последующие месяцы мы намного увеличили экономию, а в апреле сберегли 59 тонн угля.

Когда в стране, в ответ на первомайский приказ товарища Сталина, мощной волной развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование, моя бригада начала бороться за первенство на дороге. Одним из важнейших наших обязательств было — беречь топливо.

Работая методами Лунина, мы своими силами ремонтируем па-

ровоз, любовно ухаживаем за каждой его деталью. Наш локомотив исправный, содержится в культурном состоянии. А это первейшее условие для успешной экономии топлива.

Мой помощник т. Маркеев и кочегар т. Скрипников умело отопляют паровоз. Уголь подается в топку смоченным ровным слоем. Тов. Маркеев не будет стоять сложа руки, надеясь на стокер, а возьмет лопату и аккуратно направит топку вручную. Он рас-

ходит уголь бережливо. Помощник не допустит, чтобы на стоянке или при езде по уклону был приведен в действие стокер. Топливо расходуется рационально. В свою очередь я внимательно слежу за работой машины. При следовании на подьем развиваю нужную скорость, а на уклонах умело использую живую силу поезда.

Наша бригада систематически водит тяжеловесные поезда, что дает нам значительную экономию топлива. За 5 месяцев настоящего года я провел 51 тяжеловесный поезд, перевез сверх нормы 52960 тонн груза и сэкономил 150 тонн угля.

Мой напарник тов. Платонов — энергичный, культурный машинист. Его бригада также из месяца в месяц экономит топливо.

Наш паровоз хозрасчетный, луинский. Мы экономим на всем: на смазке, обтирочных материалах, запасных частях, рабочей силе. Это не значит, что мы не смазываем своей машины, не меняем износившиеся детали, но мы делаем это по-хозяйски, бережливо.

Я хочу сказать, что в работе нашей бригады нет ничего такого, с чем могли бы не справиться все остальные паровозники. Мы просто честно и добросовестно относимся к своим обязанностям. Так могут и должны работать все паровозники.

П. ТИМКИН — машинист депо Тюмень.



Петр ТИМКИН.

В СТОРОНЕ ОТ ВАЖНЕЙШЕГО ДЕЛА

Прошло уже более месяца, как передовые машинисты-луинцы депо Свердловск-пассажирская выступили в газете «Путевка» с ценным предложением создать в каждом депо зимний запас угля за счет экономии и самого широкого использования суррогатов топлива и отходов.

За это время, как уже отмечалось в дорожной и центральной печати, передовые депо нашей дороги полностью ликвидировали пережоги топлива, привели в порядок теплотехническое хозяйство, многие машинисты-кровоносовцы уже отложили в кагаты сотни тонн угля в счет месячного запаса.

Однако, несмотря на ряд положительных моментов, в целом на дороге еще не ликвидированы пережоги угля, еще недостаточно используются топливные отходы и суррогаты. Основная причина этого в слабой работе топливного отдела паровозной службы и его руководителя тов. Махнева.

В самом деле, чем же еще можно объяснить то положение,

что все те причины пережога топлива, которые были основными месяц тому назад, остались решающими и в настоящее время?

Экономия топлива во многом зависит от теплотехнического состояния паровозного парка.

Во многих депо имеются свои, если можно так выразиться, хронические причины пережога угля, о которых тов. Махнев, безусловно, осведомлен, но должных мер к их устранению не принимал.

До сих пор в депо Свердловск-сорттировочная, Надеждинск, Свердловск-пассажирская не урегулировано нормальное снабжение паровозов антинакипином, недостаточное оборудование локомотивов приборами Курочкина в депо Сорттировочная и Тюмень, слабо используется водоподогрев в депо Кушва, Егоршино, мало применяются топливные отходы именно в таких депо, которые или пережигают уголь, или экономят весьма незначительное его

количество. Это прежде всего — депо Камышлов, Кушва, Кузино и Надеждинск. Если к этому прибавить, что в таких депо как Кузино, Кушва, Тагил, Тюмень слабо идет обучение паровозных бригад приемам отопления и во многих депо не сделаны кагаты, а уголь, сэкономленный машинистами, транжирится, то вся неприятная картина работы топливного отдела становится ясной.

Инициатива машинистов-луинцев — это замечательный ответ патриотов-паровозников на боевой приказ № 539 наркома тов. Хрулева. Строжайшая экономия угля, создание месячного запаса топлива имеет исключительно важное значение для четкой работы дороги в зимнее время. Поэтому не слишком ли продолжительное время топливный отдел в стороне от этого важнейшего дела?!

Б. ДОЛИНОВ.

Отложили в кагаты 440 тонн угля

Экономия угля зависит как от теплотехнического состояния паровозов, так и от умения машинистов и их помощников правильно соблюдать режим отопления, особенно при использовании отходов суррогатов топлива.

Поддержав инициативу передовых машинистов депо Свердловск-пассажирская, мы прежде всего взялись за приведение в порядок теплотехнического состояния паровозов. Правда, у нас еще недостаточно налажен надзор за сводами топок, слабо ведется работа по повышению теплотехнических знаний машинистов и их помощников, но первые сдвиги мы уже имеем. В депо сейчас нет пережога. Передовые машинисты-стахановцы заложили в кагаты в счет зимнего запаса первые 440 тонн сэкономленного угля.

Машинисты-луинцы тт. Андрианов и Лежнин стали подлинными мастерами экономии топлива и в настоящее время добились замечательных результатов. Ежемесячно они экономят до 30 процентов топлива. Машинист тов. Андрианов, бригада которого является передовой на сети дорог Союза, проявил ценную инициативу. Он доказал, что на смеси богословского и анжерского угля можно успешно водить поезда и экономить топливо.

Поддерживая инициативу свердловских машинистов, я предлагаю организовать соревнование теплотехников депо за всестороннюю помощь машинистам-луинцам в создании зимнего запаса топлива за счет строжайшей его экономии и широкого применения древесных опилок, изгари, шлакоотсева.

Н. ТАРАН — теплотехник депо Егоршино.

Камышловские паровозники не отстанут

Топливо — это важнейшее стратегическое сырье, и наша задача расходовать его экономно. Камышловские паровозники, поддерживая предложения свердловчан, борются за создание в своем депо месячного запаса топлива.

Камышловское депо, допуская в зимние месяцы огромный перерасход государственных норм топлива, в июне и июле стало экономить. Всего депо отложило в запас 532 тонны топлива.

Дает ли это право заявить нам, что мы разумно использовали все внутренние резервы? Конечно, нет. У нас еще много недостатков. Теплотехник депо тов. Михайлов не ушел критику по своему адресу. До сих пор паровозный парк имеет серьезные недостатки в теплотехническом отношении. Имеются перебои в питании антинакипином, загрязнены котлы.

Руководством паровозного отделения разработаны конкретные мероприятия, обеспечивающие экономное расходование топлива. Принимаются меры к тому, чтобы максимально использовать топливные отходы — опилки, изгари, шлакоотсев.

Камышловские паровозники в соревновании с коллективом депо Тюмень не отстанут и добьются к XXV годовщине месячного запаса топлива.

Д. МАЛЫШЕВ — заместитель начальника Камышловского паровозного отделения по топливу.

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

ЭКОНОМИЯ топлива в условиях войны — большое патриотическое дело, реальная помощь фронту. Передовые паровозники и работники угольных складов нашей дороги настойчиво создают запасы топлива на зиму. Впереди идут инициаторы этого замечательного движения — паровозники депо Свердловск-пассажирская.

Растут сбережения топлива в депо Тюмень. Значительно снизили расход угля паровозники депо Свердловск-сорттировочная, Егоршино.

25 июля состоялась дорожная теплотехническая конференция. Участники конференции сегодня выступают в газете «Путевка» с рассказами о борьбе за создание зимнего запаса угля.

Наш счет движенцам

Замечательная инициатива свердловских машинистов нашла горячую поддержку в депо Тюмень. Соревнуясь на лучшую помощь фронту, тюменские паровозники решили создать месячный запас угля на зиму. Борьба за экономию топлива приняла в нашем депо широкие размеры. С каждым днем улучшается теплотехническое состояние паровозного парка. Аточное и котловое хозяйство в основном приведено в порядок. Машинисты-инструкторы с особым вниманием следят за состоянием дымогарных и жаровых труб, связей, конусов, золотников.

В депо создана колонна машинистов-двадцатитонников. В нее вошло 10 паровозов, бригады которых дают не менее 20 тонн экономии угля в месяц. Мастерами высокой экономии прославили себя машинисты-луинцы тт. Тимкин, Ваганов, Цедилкин, Волкостов, Негесин и другие. Такие механики, как тт. Тимкин и Ваганов в отдельные месяцы давали по 50 тонн и больше экономии.

Среди паровозных бригад развернулось боевое соревнование за строжайшую экономию и быстрейшее создание месячного запаса угля. Ни одной поездки с пережогом! — это стало девизом почти каждого машиниста. В депо подавляющее большинство паровозников экономят уголь. Расточительная «черного золота» объявлена непримиримая борьба. Машинисты, пережигавшие топливо, подвергаются резкой критике. Зато людям, дающим высокую экономию, посвящаются материалы в боевых листках, в стенгазете «Локомотив». За две декады июля в кагаты депо отложено 598 тонн топлива.

Тюменские машинисты имеют все возможности намного увеличить экономию. Но нам должны помочь движенцы. Поэтому мы предъявляем им счет. Паровозы подолгу простаивают на контрольном посту, на станциях. По 5—7 суток «едут» по участку. Такое варварское использование паровозов приводит к огромному перерасходу топлива. Движенцы должны включиться в борьбу за экономию топлива. Чем быстрее будет оборот паровоза и эффективнее его использование, тем ниже будет норма паровозного парка и тем выше экономия топлива. Машинист, находящийся в пути, должен быть точно проинформирован о времени отправления поезда, чтобы он имел возможность в нужное время направить топку и не сжигать уголь зря.

И. НЕСТЕРОВ — теплотехник депо Тюмень.