

ПУТЕВКА

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

№ 116 (2247) Четверг, 10 сентября 1942 г. Год издания 9-й ЦЕНА 10 коп.

Образцово подготовить связь к зиме

Хорошую славу стяжали себе связисты-железнодорожники фронтовых дорог. Как бойцы передовых линий, под обстрелом восстанавливают они линии связи, обеспечивают движение поездов в условиях фронта. Немало известно примеров героизма и мужества бойцов-связистов. У них нужно учиться умению преодолевать трудности, четко работать в любых условиях, обеспечивая бесперебойную связь.

Наступает зима. Сентябрь является решающим месяцем в подготовке к суровым испытаниям, преддверием осенне-зимних перевозок. Все железнодорожники заняты сейчас этим основным делом — быстрее закончить подготовку всего хозяйства к зиме, обеспечить нормальную работу дороги в условиях суровой зимней стихии.

Неплохо справляется со своими задачами основная масса работников связи. За стахановский труд 14 человек лучших людей награждены орденами и медалями Союза ССР.

Отличной подготовкой к зиме, еще лучшими образцами социалистического труда должны будут ответить связисты на столь высокую награду.

Служба связи (начальник тов. Мостовой) в основном закончила главные работы, связанные с подготовкой к зиме. Капитальный и средний ремонт СЦБ и связи выполнен на 100 процентов. С перевыполнением плана идут работы по среднему ремонту линий связи.

Первой закончила подготовку к зиме Камышловская дистанция связи. Во всей работе коллектив связистов использовал внутренние ресурсы, применял лунинские методы труда. Дистанция вручается паспорт готовности к зиме. Приказом по дороге начальнику дистанции тов. Трусову выдано денежное вознаграждение. Электромеханикам тт. Инькову, Мандрик, Малютину, Куликовой и секретарю парторганизации Наумовой объявлена благодарность.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 8 сентября

В течение 8 сентября наши войска вели бои с противником западнее и юго-западнее Сталинграда, а также в районах Новоросийск и Моздок. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 7 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 30 немецких танков и бронемашин, более 150 автомашин с войсками и грузами, 4 автоцистерны с горючим, подавлен огонь 7 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорваны 2 склада боеприпасов, рассеяно и частью уничтожено до батальона пехоты противника.

Юго-западнее Сталинграда немцы перешли в наступление и пытались зайти во фланг наших ча-

Сегодня мы рассказываем о том, как этот передовой коллектив добился успехов в подготовке к зиме. В полной готовности своего хозяйства встречает зиму передовой коллектив Богдановичской дистанции (начальник т. Хорьков). Не отстают от него и тюменские связисты.

Но было бы ошибочно думать, что связисты уже все сделали для работы зимой, было бы опасно успокаиваться на достигнутом. Как известно, всякое дело решают люди, кадры. Готовясь к зиме, любой хозяйственник, любой руководитель должен в первую очередь подумать о кадрах, а потом уже и обо всем остальном. Вот этот вопрос и является слабым местом в службе связи.

Сейчас на дороге не хватает 33 монтера и 13 электромехаников СЦБ. Правда, служба комплектуется курсы по подготовке электромехаников связи, но ведь эту важную работу можно и нужно было начать значительно раньше. Сентябрь месяц, а курсы еще не начали работать.

Далеко не все благополучно у работников 4-й дистанции связи (нач. тов. Елисеев). Общий план по капитальному ремонту аппаратуры связи и местных сетей здесь выполнен лишь на 24 проц. Дистанция имеет большое количество случаев брака, повреждений, да и работой местной телефонной станции тов. Елисеев не может похвастаться. Нехватает четкости, военной оперативности и культуры.

Передовые люди дороги, награжденные орденами и медалями, в своем письме призывают работников напрячь все силы на то, чтобы вывести дорогу в число передовых, подготовить хозяйство к зиме, завоевать переходящее знамя Государственного Комитета Обороны.

В этом ответственном и почетном деле большая задача стоит и перед работниками связи.

Боритесь за ее выполнение, товарищи связисты! Выполняйте свой долг перед родиной.

Атака противника была отбита контрударом наших танкистов. Подбито 9 немецких танков и уничтожено до роты гитлеровцев. На другом участке Н-ская часть второй день отбивает атаки крупных сил танков и пехоты противника.

В районе Моздок противник, под прикрытием артиллерийского огня и авиации, переправил через водный рубеж пехоту и танки. Советские пехотинцы, во взаимодействии с артиллеристами и бронбойщиками, подбили и уничтожили 10 немецких танков, 6 бронемашин и истребили до 850 солдат и офицеров. Противник не выдержал удара и пытался выйти из боя. Наши части нанесли фланговый удар и продолжают вести бой на уничтожение группировки противника.

Скоростным методом

В сложных условиях начала стою работу составительская бригада т. Заложных днем 6 сентября. К трем оставшимся неразобраным составам прибавилось еще три прибывших после 6 часов. Все пути сортировочного парка были заняты.

Составитель тов. Заложных применил метод параллельности операций; начал одновременное расформирование и формирование поездов. К 12 часам он разобрал и сформировал по пять поездов и быстро передал вагоны для разгрузки.

К концу смены парк вагонов был сдан в полном порядке, специализация путей восстановлена. **Н. ШУЛЕВ** — инженер станции Шарташ.

ОТЛИЧНАЯ ГРУЗОВАЯ РАБОТА

Дежурный по станции Ирбит тов. Сысоев 7 сентября добился значительных достижений в поездах и грузовой работе. Организовав слаженную работу своей смены, четко выполняя указания диспетчера тов. Шабаршиной, он выполнил план погрузки на 121 и выгрузки — на 135 процентов.

Дневник соревнования движущихся

8

сентября

Первое место по всем измерителям заняло Егоршинское отделение (начальник тов. Шанаурин). Перевыполнив план приема поездов, отделение выполнило задание по выгрузке на 97,2 проц. Смена старшего осмотрика ст. Егоршино тов. Черепанова отправила все поезда, за исключением одного, с нулевой утечкой воздуха.

Значительно улучшило продвижение поездов и сдачу местного груза на другие отделения Камышловское отделение.

Тюменское отделение за сутки снизило рабочий парк на 358 вагонов. Диспетчер тов. Данилов и дежурный по станции Вагай тов. Яговкин хорошо организовали прием поездов и сдачу их на Омскую дорогу.

Дежурный по станции Надеждинский завод тов. Малокин выполнил задание по отправлению поездов на 112 проц.

На последние места отнесены Тагильское и Свердловское отделения, снизившие показатели работы всей дороги. На Свердловском отделении днем смена дежурного по узлу тов. Нетребина образцово организовала развоз местного груза, выполнив свое социалистическое обязательство на 131 проц. Однако ночная смена не справилась с выполнением задания. В результате этого Свердловское отделение передало на другие отделения только 55,3 проц. местного груза.

Свердловское отделение имеет все условия для того, чтобы хорошо организовать движение поездов. Соседние дороги и отделения принимают поезда без задержки. Свердловчанам нужно только ускорить формирование поездов и правильно использовать паровозный парк, норма которого на отделениях завышена.

В ОДНОЙ СМЕНЕ

ОТЛИЧНО работает в дни Отечественной войны составитель-стахановец станции Туринск т. Шешуков. Участвуя в социалистическом соревновании, он завоевал первенство среди составителей станции по скоростному формированию и расформированию поездов. За третью декаду августа он выполнил производственное задание на 168 проц.

Так же отлично работает старшая стрелочница тов. Батухтина. Она по-лунински ухаживает за стрелками, быстро и четко готовит маршруты. Победному обеспечивая маневровую работу, борется за высокопроизводительную внутристанционную работу.

Передовые составитель и стрелочница активно участвуют в подготовке к зиме станционного хозяйства. Стрелочный пост тов. Батухтиной полностью готов к зиме. При чем всю подготовку к бесперебойной работе в суровое время года она проделала сама.



Выступает электромеханик Богдановичской дистанции связи орденоносец Е. Каракулов



Все механизмы действуют безотказно

Еще не так давно механику давали оценку работы в зависимости от того, насколько он быстро находил и устранял причины повреждения. Это было в мирное время. Лунинский метод в грозные дни войны внес существенные коррективы в оценку нашей работы. Мы теперь считаем передовым механиком лунинцем того, у кого совершенно нет поврежденных устройств, механизмов СЦБ и связи. Все свою работу механика я подчинил именно этому принципу. Все механизмы моих околотков действуют безотказно.

Участок автоблокировки, на котором я работаю в настоящее время, мною был принят в 1938 году. Почти ежедневно происходили повреждения, перебои. Проанализировав причины их, я приступил к тщательному ремонту устройств СЦБ в процессе эксплуатации. Для того, чтобы иметь полное представление о характере повреждения, производил специальные учетные записи.

Прежде всего я сделал полную укладку монтажа релейных пере-

чек, произвел монтаж кабельных ящиков и обмотку проводов шелком в батарейных колодцах на вводных щитках, привел в порядок бутлеги, вычистил и смазал болтики техническим вазелином, установил перемычки из многожильного гущпера с запасом и произвел ряд других работ. Через два месяца положение на околотке стало иным, повреждения исчезли.

Следующая задача, которую я поставил перед собой, добиться культуры труда. В батарейных колодцах обыкновенно стояли группы аккумуляторов разной емкости. Заменяв старые аккумуляторные перемычки, я подобрал все аккумуляторы одной емкости, чем намного удлинил их работу.

Релейные шкафы раньше закрывались неплотно и в них попадало большое количество пыли. Я сделал шторы, не пропускающие пыль и тем самым добился того, что теперь чистку произвожу не 4—5 раз в месяц, как это было раньше, а два месяца один раз. Для того, чтобы

в батарейные колодцы не попадали пыль и снег, я обил их кошмой. Все это дало мне возможность до минимума сократить время на обслуживание устройств автоблокировки и поэтому в прошлом году я взялся одновременно с СЦБ обслуживать на этом околотке и связь.

В подарок Сталинскому дню железнодорожника произвел своими силами совместно с рабочим Исаковым и практиканткой Языниной текущий ремонт устройств связи и СЦБ. Мы произвели ополку столбов, чистку и замену изоляторов обеих линий и другие работы. Раньше этот ремонт делался специальной бригадой в 6—7 человек.

В настоящее время я один заменяю двух электромонтеров, одного электромеханика и произвожу работу за четверых, экономя государству только на рабочей силе ежемесячно более 900 рублей. Теперь я обслуживаю 2 околотка СЦБ и связи и оба они, благодаря лунинскому уходу, работают четко, безотказно.

Камышловской дистанции связи вручается паспорт готовности к зиме

Полностью готовы

На днях коллектив Камышловской дистанции связи на собрании подписал рапорт руководству дороги о готовности к зиме.

Большую работу проделали камышловские связисты. Линейные электромеханики днем и ночью, не считаясь с отдыхом, обезжили свои околотки и готовили устройства. Энергично готовились к зиме работники телефонно-телеграфных станций Камышлов и Поклевская.

По заключению комиссии общественного смотра лучше всех подготовили свои околотки электромеханики тт. Иньков и Мандрюк. Устройства связи и СЦБ в отличном состоянии. В кладовых наведен образцовый порядок: инструмент отремонтирован, пополнены комплекты запасных частей за счет реставрации и изготовления новых. Весь цветной и черный дом сдан государству. Электромеханики систематически обучают движущихся правильному уходу и использованию устройств СЦБ и связи.

Выступивший на собрании тов. Мандрюк заявил:

— Я сделал все для того, чтобы подготовить околоток к зиме, как этого требует фронт! На этом я

не остановлюсь: приложу все силы, чтобы четкой работой в зимних условиях обеспечить бесперебойное движение поездов со всем необходимым для фронта.

Старший телеграфист станции Поклевская т. Шилев вместе со всем коллективом связистов без затрат денежных средств отремонтировал и подготовил телеграфно-телефонную станцию к работе в зимних условиях. Вот уже в течение нескольких месяцев на станции не было ни одного случая брака.

Связисты проявили инициативу в совмещении профессий. Коммунистка т. Абелин решила совмещать обязанности телефонного и телеграфного электромехаников. Электромеханик т. Ситников совмещает профессию монтера связи, заменив товарища, отправившегося в прифронтовую полосу на восстановительные работы.

Камышловские связисты прилагают все силы к тому, чтобы вторую военную зиму работать четко и бесперебойно, как этого требует родина, и завоевать во всеобщем социалистическом соревновании переходящее красное знамя НКПС.

МАТЮШ — старший электромеханик.



А. КАДИЛОВ — электромеханик-луиннец Богдановичской дистанции связи.

Фото В. Лежнина.

Привести в порядок изолирующие стыки

Участок Шувакиш—Н.Тагил оборудован всеми видами сигнализации и связи, обеспечивающими максимальную безопасность движения поездов на этом участке. Однако за июнь и июль 1942 года было 49 случаев сгона изолирующих стыков с задержкой 10 поездов на 2 часа 38 минут. Это объясняется тем, что работники службы пути к своим обязанностям относятся небрежно. Стыки в запущенном состоянии; фигурные металлические шайбы меняются на шайбы неопределенной формы и размеров, ставятся нетиповые болты, лопнувшие накладки. Но руководители Тагильской дистанции пути, и в первую очередь, начальник дистанции тов. Голубкин, конкретных мер, предупреждающих сгон изолирующих стыков, не принимают. Стыки разгоняют зубилом и укрепляют непрочно.

Когда же электромеханик обнаружит сгон стыка и сообщает об этом бригадирю или дорожному мастеру, ни тот, ни другой не торопятся.

Тов. Голубкин располагает большим количеством актов, по мер не принимает. Плохо помогают и представители — от службы пути т. Черкашина и от службы связи т. Волохиных.

Согласно приказа № 265-Ц было проведено комиссионное обследование состояния устройств автоблокировки и релейной централизации. Выяснилось, что необходимо сменить 152 накладки и 264 фигурных шайбы. Но изолирующие стыки остаются в том же состоянии. А между тем поезда опаздывают, нарушается наркомовский график.

Такого положения терпеть больше нельзя. Необходимо в ближайшие дни привести стыки в нормальное состояние: заменить лопнувшие накладки исправными, не типовые болты и металлические шайбы — типовыми и т. д.

Нужно особое внимание уделять повседневному уходу за изолирующими стыками и наладить, наконец, нормальную работу автоблокировки и релейной централизации.

ПЕТУХОВ — зам. начальника 8-й дистанции СЦБ и связи.

Письма с Алапаевского хода

3. Бесперебойно снабжать путевые работы балластом

Одним из основных поставщиков балласта на Алапаевском ходе является Кунарский карьер, который уже продолжительное время не справляется с планом.

Чем больше разворачиваются работы на Алапаевском ходе, тем быстрее растет потребность в балласте, тем серьезнее начинает лимитировать путейцев Кунарский карьер.

Работе этого карьера внешне уделяется очень много внимания, о чем ежедневно говорят и в службе пути, и в службе движения, и в самом Егоршино. В карьер выезжают бесчисленные уполномоченные, толкачи, наблюдатели — в общем много шума, мало дела, еще меньше балласта.

Карьер продолжает недогружать ежедневно по 70—80 вагонов. Пути карьерной ветки уже давно непригодны даже для подачи легковесных вагонов — уложены эстродефектные рельсы разных типов, стыки сболчены на лопнувшие накладки, имеются перекосы, шпалы не подбиты. Подавать порожняк и выводить груженные вагоны приходится только со скоростью 4—5 километров в час.

Обработку карьера лимитирует снабжение паровозов и экскаваторов водой; снабжение производится на главной линии карьерной ветки, где во время набора воды прекращается движение по-

ездов, т. е. в течение 3—4 часов нет подачи, погрузки и выгрузки вагонов. Так как эта операция продлевается два раза в сутки, то карьер только по этой причине не работает ежедневно до 7 часов. А ведь в забое имеется второй колодец, которым почему-то не пользуются.

Карьер до сих пор не освещен и работы производятся только днем, тогда как дорога каждая минута. Между тем в карьере имеются, но не используются стационарная и передвижная электростанции.

Карьер не обеспечен рабочей силой, бригады не переведены на прогрессивно-сдельную оплату труда. Отсюда — обезличка, уравниловка, самотек.

Начальник карьера Бондарев безответственно относится к своим обязанностям, занимается очковитательством. 4 сентября он показал под погрузкой 6 вагонов, фактически имел 34. Следующий раз погрузил 9 вагонов, а дал сведения на 21 и т. д.

С каждым днем Кунарский карьер все более и более лимитирует путейцев и строителей. Сейчас работы обеспечены балластом менее, чем на 40 процентов. Пора понять, что все это в конечном счете резко отражается на темпах работ по ремонту путей Алапаевского хода.

Б. ДОЛИНОВ.

Связисты помогают строителям

На участке Кушва-Верхотурье по предложению инспектора строительства автоблокировки тов. Струтинского А. Е. железнодорожники 10-й дистанции связи и СЦБ помогли строителям в выходной день подвесить провода на протяжении нескольких километров и проделали другие работы.

Бригада работала ударно, по-военному, но она могла бы сделать еще больше при четкой организации труда на строительстве. Прорабы не сумели быстро и эффективно распределить людей по рабочим местам, материалы не были подготовлены.

АГАФОНОВ — старший электромеханик Кушвинской дистанции связи.

НА ОТСТАЮЩЕЙ ДИСТАНЦИИ

— Алло! Дайте 4-54!

Телефонистка соединяет. И вдруг абонент выясняет, что ему дали не тот номер. Он вешает трубку, снова снимает ее. Ему никто не отвечает.

Случаи эти довольно часты в практике телефонной станции управления дороги. Только в августе здесь было 27 случаев брака.

Начальник дистанции связи тов. Елисеев объясняет это тем, что многие телефонистки недавно пришли на производство. Но дело не в молодости кадров, а в том, что на дистанции нет дисциплины.

Телефонистка Бочарова в августе допустила 4 случая брака, Коломиец — 3 случая. Грубо обращается с абонентами телефонистка Баженова. Но решительных мер против бракоделов тов. Елисеев не принял. Все заканчивается разговорами по семейному.

Не лучше дисциплина и на телеграфе. Здесь большинство работников, обслуживающих аппа-

раты «Морзе», не выполняют нормы.

Неорганизованность, слабость трудовой и государственной дисциплины отразились на подготовке дистанции к зиме. В центральной телефонной станции не закончен ремонт коммутатора, не проверены телефонные установки. На околотках связи решающих станций Свердловск-пассажирская и Свердловск-сортировочная недопустимо затягивается капитальный ремонт местных сетей. Вообще по всем измерителям дистанция связи стоит на последнем месте.

Дистанция помещается в одном здании со службой связи. Но помощи со стороны службы не видно. Телефонная станция перегружена номерами. Вдобавок почти на каждом номере имеется по два-три абонента. В одной лишь комнате треста Уралстройпутя на телефоне № 7-31 имеется четыре аппарата. Месяцами стоят телефонные аппараты в квартирах работников, давно уже не рабо-

тающих в управлении дороги, как у тт. Горячко, Любавина и др. Однако, вместо того, чтобы разгрузить станцию от излишних абонентов, служба связи ежемесячно дает дополнительные списки об установке новых телефонных аппаратов.

Нормальную работу связистов буквально дезорганизуют переезды служб и отделов управления дороги из одной комнаты в другую. За истекший год было свыше 300 таких переездов, когда связистам приходилось переставлять телефонные аппараты. Только за полгода отдел школ переехал 3 раза, административный отдел — 4 раза. Однако начальник административного отдела тов. Чернобай на этом не успокоился. Он снова затевает переселение.

Передовые дистанции уже закончили подготовку к зиме. А в отстающей дистанции, связывающей штаб дороги с линией, нет тревоги за предстоящую работу в суровых зимних условиях.

Г. ЮРИН.

★ ★ ★

Боевая задача паровозников — своевременно отопить локомотивы, подготовить к зиме обустройства и технические здания

★ ★ ★

Маневровые паровозы отеплены

Соревнуясь за отличную подготовку к зиме, бригады маневровых паровозов депо Свердловск-сортировочная к 5 сентября полностью подготовили своими силами и своими материалами паровозы к работе в зимних условиях. Локомотивы, где старшими машинистами тт. Мартынов, Шевелев, Филатов, Благодаров и Пономарев приняты по акту и признаны в хорошем и отличном состоянии.

Передовые маневровые бригады заслужили одобрение всего коллектива паровозников.

— Мы подготовили свои паровозы к зиме, — сказали машини-

сты — давайте же подумаем и о себе.

И они решили сами отремонтировать валенки. Помощник маневрового машиниста тов. Плотиных уже привел в порядок 6 пар валенок для своей бригады. Ремонт валенок занялись и помощники машинистов тт. Овчинин, Устюжанин, Крысов и другие.

Паровозники нашего депо следуют примеру передовых бригад и усиленно готовятся к зиме.

Ф. БОЙКО — зам. начальника паровозного депо Свердловск-сортировочная.

ДОРСТРОЙ СРЫВАЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ДЕПО ВАГАЙ

Начальник дороги приказом № 356 обязал начальника Дорстроя тов. Мурашева к 1 октября закончить реконструкцию депо Вагай, а также произвести ремонт канав, ворот и пола.

Прошел август, но работы по реконструкции не двигаются. Работает всего лишь 2 человека — каменщик ведет кладку стен, да плотник занят устройством лесов и подмостков.

За весь строительный сезон в депо ни разу не побывал ни начальник строительства тов. Коломогоров, ни начальник Дорстроя тов. Мурашев.

Реконструкцию первой очереди Дорстрой закончил в прошлом году неудовлетворительно. Дорожная комиссия, приняв строительство во временную эксплуатацию, предложила строителям закончить оборудование водопроводной сети и произвести штукатурку здания. Однако к этим работам Дорстрой не приступает, ссылаясь на недостаток рабочей силы.

Ф. ТИХОНОВ — начальник депо.

НЕДОПУСТИМАЯ МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬ

Машинисты депо Тюмень неоднократно ставили вопрос перед начальником депо тов. Пургиным об установке на паровозах приборов Курочкина для смачивания угля и приборов Чушико, уменьшающих унос мелких частиц угля, как этого требует приказ № 539 наркома.

Однако, тов. Пургин медлит с оборудованием паровозов этими приборами. Такую же медлительность допускают и некоторые другие начальники паровозных депо и отделений.

Паровозная служба дает приказы об оборудовании паровозов приборами для смачивания угля, но не проверяет их выполнение. Зима уже близко. Пора по-настоящему заняться оборудованием паровозов, создать все условия для экономного расходования топлива зимой.

И. НЕСТЕРОВ — теплотехник депо Тюмень.

И. с. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.