

ПУТЕВКА

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

№ 135 (2266) | Суббота, 24 октября 1942 г. | Год издания 9-й | ЦЕНА 10 КОП.

Почин свердловских диспетчеров — на все отделения дороги

Четкая регулировка грузопотоков имеет первостепенное значение для выполнения норм сдачи и приема поездов по выходным пунктам, сброски излишних вагонов из парка, повышения маневренности участков и станций дороги. Именно эту важнейшую задачу поставили перед собой свердловчане, предложившие начать соревнования диспетчерских участков и единых смен за подъем всех качественных показателей и прежде всего работы по графику.

В октябре, благодаря улучшившейся регулировке грузопотоков, быстро были разгружены Тюменское, Камышловское и Свердловское отделения. Ускоренное и усиленное продвижение поездов позволило значительно сократить вагонный парк стыковых отделений, повысить их маневренность, резко поднять процент отправок и проследования поездов по графику, создать все условия для беспрепятственного приема и сдачи поездов по выходам.

В постановлении политотдела дороги, которое мы публикуем сегодня, говорится о необходимости самого широкого распространения почин свердловских диспетчеров на всех отделениях дороги.

Лучшие люди дороги горячо поддерживают почин свердловских диспетчеров и организуют подлинное соревнование за скоростное продвижение поездов, за перевыполнение норм приема и сдачи их по выходам.

Дежурные по станции Дружинино — тт. Додров, Макеев, Егоршино — тов. Ченцов; Вагай — тов. Фомин, Шарташ — тов. Обухов отправляют все поезда строго по графику, в каждую смену перевыполняют нормы приема и сдачи. Диспетчеры Камышловского отделения тов. Масан, Тюменского — тов. Наумов, организуют скоростное продвижение поездов, повышают маневренность своих участков. 22 октября тов. Масан отправил сверх нормы 7 поездов, диспетчер Егоршинского отделения тов. Попов организовал продвижение угольного маршрута со среднесуточной скоростью 1100 километров.

Задача коллектива дороги закрепить эти первые сдвиги в поездной работе.

Нужно положить конец безобразиям, творящимся на Тагильском отделении, которое систематически срывает задания по развозу местного груза, выгрузке, регулировке. Что может быть позорнее, когда начальник Тагильского отделения тов. Мальгинов не знает, что у него делается на путях клиентуры и станций, где и какой скапливается порожняк, необходимый для сдачи по регулировочному заданию? Тагильское отделение тормозит сейчас работу всей дороги. Мириться с этим нельзя.

Фронт требует все увеличивающегося потока вооружения, боеприпасов, снаряжения. Четкая регулировка грузопотоков и скоростное продвижение поездов — неперемное условие для беспрекословного выполнения всех требований фронта и тыла.

ДНЕВНИК соревнования движущихся

22

октября

выполнению и перевыполнению норм сдачи и приема по выходам горячо поддержан передовыми диспетчерами дороги.

Диспетчер Егоршинского отделения тов. Попов обеспечил продвижение угольного состава со среднесуточной скоростью 1100 километров. Поезд вели машинист тов. Киселев и главный кондуктор тов. Завьялов.

Диспетчер Камышловского отделения тов. Масан за смену отправил сверх нормы 7 поездов, причем сдвоенная кольцовка с углем проследовала со среднесуточной скоростью 670 километров.

Тяговый диспетчер Тюменского отделения тов. Бондаренко организовал пропуск поезда № 8492 по Тюмени без смены паровоза, чем обеспечил сдачу порожняка на Омскую до 18 часов.

Дежурный по Свердловскому узлу тов. Кустов, маневровые диспетчеры станции Свердловск-сортировочная и Пассажирская тт. Копысов и Овсянников отправили поезда по графику на 94 процента.

Вечернее сообщение 22 октября

В течение 22 октября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах никаких изменений не произошло.

За 21 октября нашей авиацией на различных участках фронта уничтожено 20 немецких автомашин, 3 автоцистерны с горючим, подавлен огонь 5 артиллерийских батарей, взорван склад боеприпасов, разбит железнодорожный эшелон, рассеяно и частью уничтожено до роты пехоты противника.

В районе Сталинграда наши войска отбивали атаки пехоты и танков противника. В районе одного из заводов в течение дня немцы атаковали наши позиции. В этих боях, неоднократно переходивших в рукопашные схватки, нашими бойцами уничтожено 12 немецких танков и до батальона пехоты противника.

Южнее Сталинграда Н-ское соединение истребило более роты немецкой пехоты, уничтожило 5 орудий, 20 минометов и 2 вещевых склада.

Северо-западнее Сталинграда бойцы нашей части внезапным ударом ворвались в расположение противника и после ожесточенного боя захватили 2 линии немец-

Ширить соревнование единых смен за скоростное продвижение поездов

О соревновании диспетчерских участков и единых смен,

начатом по инициативе коллектива свердловского отделения движения
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПОЛИТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА ЖЕЛ. ДОРОГИ ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА
г. Свердловск. 23 октября 1942 г.

Политотдел ж. д. имени Л. М. Кагановича ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Одобрить почин коллектива Свердловского отделения движения, направленный на максимальное увеличение приема и сдачи поездов, тем самым на ускоренное продвижение поездов и подъем всех качественных показателей и прежде всего работы по графику.

2. Письмо коллектива Свердловского отделения, напечатанное в «Гудке» 18 октября, опубликовать в газете «Путевка» и во всех газетах отделений.

3. Зачитать и обсудить письмо на собраниях диспетчеров в отделениях и единых сменах, где принять конкретные решения и обязательства, обеспечивающие выполнение и перевыполнение заданий.

4. Редакция «Путевки» и газет отделений вести систематический показ соревнования диспетчерских участков и единых смен, особо подчеркивая методы достижения слаженности и взаимодействия как между диспетчером отделения и станциями, так и внутри единых смен на станциях.

5. Организовать 26 октября по селектору для диспетчерского коллектива дороги и станционников лекцию передового диспетчера Свердловского отделения тов. Еремичева: «Как я добился перевыпол-

нения норм обмена поездами и увеличения участковой скорости».

6. Нач. политотделов отд. вос- становить на дороге систематические выезды диспетчеров, руководителей отделений и политотделов для сопровождения поездов и для организации практической помощи станциям в ускорении продвижения поездов.

7. Предложить нач. отдел. движения и паровозного хозяйства ввести в практику работы гласный анализ графиков исполненного движения как в отделениях с участием паровозников и станционников, так и на узлах, с отчетами диспетчеров.

Провести первый гласный анализ графика исполненного движения на станции Сортировочная (отчеты тт. Еремичева и Репьева) и на ст. Свердловск - пассажирская (отчеты тт. Ганина и М. Палкина).

8. Тт. Лапикову и Глуценко организовать встречу узловых дис-

петчеров с паровозниками Свердловского, Тагильского узлов, на которых обсудить вопрос об увеличении полезной работы передаточных и маневровых паровозов.

9. Тт. Суценко, Трофимову, Дайнакову и Гущину провести во всех сменах ДПП беседы в связи с письмом коллектива Свердловского отделения. На этих беседах наметить конкретные мероприятия, улучшающие передачу поездов с отделения на отделение и обеспечивающие всемерную помощь диспетчерским участкам отделений в их соревновании за перевыполнение государственных норм приема и сдачи поездов.

10. Заслушать на оргсовещании подор'а в первой половине ноября доклад тов. Суценко об организации дорожных единых смен и о распространении опыта вождения эстафетных поездов.

Начальник политического отдела дороги имени Л. М. Кагановича —

М. Виноградов.

Сверх нормы принято 10 поездов

Передовые движущие станции Шарташ, поддерживая почин свердловских диспетчеров, борются за скоростное продвижение поездов.

Дежурный по станции коммунист тов. Обухов 22 октября принял сверх нормы 10 и отправил 2 поезда.

В этот же день грузовой дис-

петчер член ВКП(б) тов. Шишкина перевыполнила план выгрузки на 55 процентов.

Успех работы во многом решили составители тт. Пусенков, Гусев, Терновой, смены старших осмотровиков тт. Ведерникова, Хомутова.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции.

От Советского Информбюро

наши войска отбивали атаки противника. Гитлеровцы пытались занять одну высоту, но были отброшены, потеряв 150 солдат и офицеров. На другом участке Н-ская часть морской пехоты под командованием тов. Гордеева истребила более 300 румынских солдат и офицеров. Уничтожено 12 ДЗОТ'ов и 30 повозок с боеприпасами. В этом бою сержант т. Трунов истребил 17, а краснофлотец т. Молчанов 12 румынских солдат. Огнем зенитной артиллерии над передним краем нашей обороны сбито 3 немецких самолета.

Южнее Воронежа противник готовился к наступлению на оборонительные рубежи Н-ской части. Наши разведчики своевременно допели об этом командованию. Огнем артиллерии и гвардейскими минометчиками рассеяно до полка пехоты противника, пытавшегося перейти в наступление. Уничтожено не менее двух рот немецкой пехоты, подавлены огневые точки и взорван склад боеприпасов.

Нашими снайперами за день истреблено 77 гитлеровцев.

Партизанский отряд им. Ворошилова, действующий в одном из районов Минской области, за последнее время сжег и взорвал 17 мостов на важной шоссеиной магистральной. Кроме того, партизаны организовали крушение 4 железнодорожных эшелонов с войсками

наши войска отбивали атаки противника. Гитлеровцы пытались занять одну высоту, но были отброшены, потеряв 150 солдат и офицеров. На другом участке Н-ская часть морской пехоты под командованием тов. Гордеева истребила более 300 румынских солдат и офицеров. Уничтожено 12 ДЗОТ'ов и 30 повозок с боеприпасами. В этом бою сержант т. Трунов истребил 17, а краснофлотец т. Молчанов 12 румынских солдат. Огнем зенитной артиллерии над передним краем нашей обороны сбито 3 немецких самолета.

Южнее Воронежа противник готовился к наступлению на оборонительные рубежи Н-ской части. Наши разведчики своевременно допели об этом командованию. Огнем артиллерии и гвардейскими минометчиками рассеяно до полка пехоты противника, пытавшегося перейти в наступление. Уничтожено не менее двух рот немецкой пехоты, подавлены огневые точки и взорван склад боеприпасов.

Нашими снайперами за день истреблено 77 гитлеровцев.

Партизанский отряд им. Ворошилова, действующий в одном из районов Минской области, за последнее время сжег и взорвал 17 мостов на важной шоссеиной магистральной. Кроме того, партизаны организовали крушение 4 железнодорожных эшелонов с войсками

и техникой противника. Сдвин из эшелонов, следовавший на фронт с артиллерией, свалился под откос. Движение по этой железной дороге было прервано на несколько суток. В боях против карательного отряда партизаны истребили 79 немецко-фашистских оккупантов, захватили 51 винтовку и несколько пулеметов.

Немецко-фашистские мерзавцы чинят зверские расправы над мирным населением оккупированных ими районов Ростовской области. В деревне Ореховка гитлеровцы расстреляли 9 казаков только за то, что они были участниками первой мировой войны.

В деревне Алексеевка гитлеровские палачи арестовали всех мужчин в возрасте от 14 до 70 лет и каждого третьего расстреляли. Среди расстрелянных 70-летний старик-пенсионер Рошин, Петр Тимофеевич. 52-летний колхозный сторож Ивасюк, Никифор Федорович, 48-летний колхозник Рублев, Николай Иванович, его 14-летний сын Василий и многие другие.

Голландские патриоты срывают перевозки немецких военных грузов. В Грицтском арсенале ночью было обстреляно и подожжено нефтеналивное судно с горючим. На Рейне, недалеко от Арихема патриоты потопили паром, груженный резиной, направлявшийся в Германию.

Юго-восточнее Новороссийска

В ПОМОЩЬ МОЛОДЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ ЗИМОЙ

2. На горке

Главные затруднения в работе горки зимой возникают в результате замедленного надвига и роспуска составов. Основной мерой борьбы с этим является предварительная подготовка составов к роспуску, когда они берутся с подхода — «горячие», с простоем в парке прибытия не более 15 минут и без остановки при роспуске.

Необходимо заранее в парке прибытия подготовить сцепления, а для этого надо иметь два-три раскрутки, снабженных жаровнями по отогреванию стяжек, на случай светомаскировки жаровни должны иметь крышки, как это делается на прифронтовых дорогах. Для раскрутки неразогретых винтовых сцеплений рекомендует ся иметь отрезки газовых труб длиной 50-60 сантиметров. Составы в парках прибытия держать не в растянутом, а в сжатом состоянии.

Огромное зло в работе горки зимой — преждевременные остановки вагонов на стрелках или на путях. Лучшим средством избежать этого является роспуск «горячих» составов, наращивание высоты горба горки (там, где нет зимних горбов) на 20-25 сантиметров, заливка горячей смазки в открытые буксы специальными шлангами из резервуара с постоянно подогреваемой смазкой, установленного вблизи горба горки.

Эффективным средством борьбы с остановками является умение тормозить. Как известно, вагоны по своим качествам скатывания делятся на хорошие, средние, плохие и очень плохие, «бегуны». Опытом установлено, что полногрузные вагоны легче скатываются с горки, чем, скажем, малозагруженные, порожние и тормозные. Опытные операторы-стахановцы, освоившие технику торможения, тормозят те и другие вагоны поразному. Двухосные порожние, т. е. очень плохие бегуны, зимой с успехом распускаются совершенно без торможения, четырехосные груженные — в зависимости от мороза, силы и направления ветра тормозятся сильнее, отцепы, идущие на боковые пучки, тормозятся слабее, чем отцепы, направляемые по прямой и т. д.

Остановки вагонов в стрелочной зоне происходят еще и по самоторможению, поэтому автоматиче ски парка прибытия должны добросовестно и тщательно следить за

полным отпуском тормозов еще до отцепки поездного паровоза.

В прошлую зиму были случаи остановки и запуска «чужаков» из-за затруднения перевода загрязненных стрелок и замедлителей, которые смазывались простым мазутом. Рекомендуются смазывать их незамерзающей смазкой или графитовой мазью с керосином.

Зимой тормозные башмаки нередко выбиваются из-под колес вагона. Причины этого пока еще точно не установлены, но опыт борьбы с выскакиванием башмаков накоплен достаточный. Прежде всего, не нужно допускать коробления носа башмака, нельзя бросать горячий башмак на снег; необходимо класть его на специально устроенные стеллажи, а у автоматических сбрасывателей установить полочки, чистые от льда и снега; нельзя ставить башмак на стыке и перед стыком ближе одного метра; избегать торможения в кривых, а если уж явится такая необходимость, то ставить башмак на внутреннюю нитку колес с плотным прилеганием к внутренней грани рельса.

Для смягчения жесткого торможения рельсы посыпаются углем, угольной пылью, графитом, изгарью или даже просто глиной. При гололеде, когда наоборот требуется увеличить сцепление колес с рельсами, подсыпка делается песком (запас подсыпки готовится заранее). Неплохо иметь определенное количество специальных башмаков с механической подсыпкой графита или песка. Образец такого башмака имеется в нашем Дорожном доме техники.

Из опыта дежурных по горке станции Батраки тов. Рубцова, станции Люблино т. Тищенко и других видно, что в условиях зимы надо шире применять метод Краснова, восстановить и упорядочить предварительную информацию о подходе поездов путем передачи телеграмм-натурок по телетайпам. Ликвидацию «окон», т. е. осаживание накопившихся вагонов, делать не только осадочным паровозом со стороны горки, но и со стороны вытяжки паровозом формирования. Скрутку стяжек делать в процессе формирования в сортировочном парке, а не целиком в парке отправления. Основной ремонт и технический осмотр вагонов производить в парке формирования.

К. ЩЕРБАКОВ — инженер Дома техники.

ПО НАШЕЙ ДОРОГЕ

ПОДАРКИ ФРОНТОВИКАМ

С чувством братской заботы собирают подарки фронтовикам к XXV-летию Октябрьской социалистической революции бойцы и командиры 2-го отряда военизированной охраны.

Они приготовили 9 подарков на сумму около 1700 рублей. Стрелок тов. Зырянов внес 135 рублей, боец т. Сыроев — пачку табаку и 25 рублей, работница пожарной команды тов. Кононова — 70 рублей.

В письмах бойцы отряда пишут: «Мы живем одной мыслью с вами — скорее разгромить врага и снова зажечь счастливой и радостной жизнью».

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

ИЗОБРЕТЕНИЕ ТОВ. НОСКОВА.

С 1931 года работает на транспорте кузнец тов. Носков.

В дни Отечественной войны патриот Носков направляет свою изобретательскую мысль на помощь фронту. Он изобрел пресс для изготовления усювиков к крестовинам. Изготовленные по его проекту усювики дали отличные результаты.

Этим изобретением тов. Носков помог коллективу 6 околотка Богдановичской дистанции пути отлично подготовиться к зиме.

Помогая фронту, тов. Носков систематически выполняет норму на 180 процентов.

КОЧНЕВ.

ОБЩЕЖИТИЯ К ЗИМЕ НЕ ГОТОВЫ

Беспечно относятся к нуждам рабочих руководители станции Шарташ и профсоюзная организация. Крыша общежития № 42-а протекает, окна не застеклены, повсюду грязь.

Партийно-массовая работа среди живущих в общежитии отсутствует.

Парторганизации необходимо с помощью жильцов общежития и женщин-активисток провести тщательную подготовку к зиме.

САЖАЕВА.

Партийная жизнь

О росте партийных организаций дороги

Прием в партию — важнейшее дело каждой партийной организации дороги. Однако ряд политотделов отделений и парторганизаций почти совершенно не занимаются им. Начиная с июня этого года прием в партию резко сократился; всего за третий квартал по дороге принято в кандидаты ВКП(б) 152 человека, в члены ВКП(б) 87 человек.

Анализируя данные роста парторганизаций, политотдел дороги признал работу политотделов и парторганизаций по росту партии явно неудовлетворительной. Наиболее неблагоприятно на Камышловском отделении, где принято в кандидаты 7, а в члены ВКП(б) 6 человек. Из 21 парторганизации на отделении в 15 парторганизациях не принято ни одного человека.

На Свердловском отделении, принято в кандидаты 53 чел., в члены ВКП(б) 36 человек; на Кузинском отделении принято в кандидаты 4 человека, в члены ВКП(б) — 2 человека и на Тюменском отделении в кандидаты принято 19 и в члены ВКП(б) 9 человек. Из 121 парторганизации дороги — 63 совершенно не росли.

К причинам неудовлетворительного роста рядов ВКП(б) на этих отделениях надо отнести то, что коммунисты не изучают беспар-

тийный актив, не вели повседневной работы среди лучших людей, передовиков, стахановцев, ударников. Неудовлетворительно занимались парторганизации ростом своих рядов за счет комсомольцев: из общего количества принятых в члены и кандидаты ВКП(б) только 46 комсомольцев, а между тем на дороге более 1100 человек комсомольцев-переростков.

Парторганизации дороги затягивают решение вопроса с приемом кандидатов в члены ВКП(б). Из общего количества — кандидатов 1083 человека 595 человек или 55 процентов имеют просроченный стаж от 2 до 10 лет. По Тюменскому политотделу это составляет 83 человека или 69 процентов к общему числу кандидатов.

Неизмеримы резервы для роста партии на нашей дороге. Источником для пополнения рядов партии является комсомол дороги, насчитывающий более четырех тысяч членов.

На дороге немало передовиков производства, непартийных большевиков, стахановцев, ударников, выдвинувших. Но прием в партию надо организовать. Должна быть установлена тесная связь парторганизаций с непартийными большевиками, с непартийным активом.

С. ЕВГЕНЬЕВ.

Люди нашей дороги

УЧИТЕЛЬ И УЧЕНИК

Токарь первой руки, стахановец военного времени, — говорят железнодорожники Егоршинского вагонного участка о Иване Ефимовиче Стриганове.

Война застала его за винторезно-токарным станком «Красный пролетарий», на котором работал в то время и лучший токарь участка Федоров. 300-400 процентов нормы — такова была выработка Федорова, 250-300 процентов — Ивана Стриганова.

Федоров ушел защищать отечество. Стриганов сказал ему:

— Не беспокойся, буду работать за двоих.

Самой трудоемкой работой было вытачивание фрикционных аппаратов. Федоров и тот более полутора штук за смену не мог выработать. А Иван Стриганов, давая слово Федорову работать за двоих, обещал вдвое повысить выпуск именно этих деталей.

Федоров растачивал победито-

вым резцом. Он закреплял деталь специальными скобами. Еще раньше, наблюдая за работой товарища, Иван Стриганов заметил, что на закрепление тратилось много времени и при этом деталь держалась недостаточно крепко. Часто приходилось ее перезакреплять или брать стружку меньшей толщины.

Вскоре Иван Ефимович придумал свое приспособление. Прежде всего, он изменил настройку. Вместо скоб выточил длинный болт, который пропустил в отверстие фрикциона и шпинделя и за ним его закрепил. Теперь деталь вместе с патроном и шпинделем закреплялась крепко — накрепко, что уменьшало тяжесть на станок. Это позволяло брать толстую стружку при ускоренной обработке детали и, что очень ценно, давало возможность использовать не остродельные победитовые, а самокальные резцы. В пер-

вую же смену работы по-новому он выполнил задание на 979 процентов. 5-6 фрикционных аппаратов — таков стал ежедневный результат его работы.

Только тогда Иван Ефимович сказал:

— Слово сдержал.

Партия и правительство высоко оценили труд стахановца военного времени: Иван Ефимович награжден медалью «За трудовую доблесть». В каждую смену он выполняет работу 7-8 квалифицированных токарей, выполняя в отдельные дни производственное задание на 1000 с лишним процентов.

Алексею Рыжову 17 лет. Он комсомолец и по праву гордится этим.

Из далекого Петрозаводска война забросила его в Егоршинский вагонный участок, из школы ФЗО — к токарному станку Ивана Ефимовича Стриганова.

Первые пять дней Алексей следил за работой своего учителя, изучал размеренные и точные движения его ловких рук. На

шестой день Иван Ефимович показал, как нужно обрабатывать самые простые детали, заправлять резец, определять твердость металла. А на седьмой день Алексей Рыжов выточил первые 10 габаритных болтов. Настолько быстро и ловко он справился с этой работой, что Иван Ефимович сказал ему:

— Молодец, смекалистый.

Через два месяца Алексей Рыжов сдал испытания на токаря и вытачивал не хуже своего учителя пробки для автотормозов, нарезал резьбу на колончатых болтах, обтачивал утолщенную часть буферных стержней после наварки и т. п., вырабатывая за смену до двух норм.

Как-то Ивана Ефимовича вызвали в Свердловск, на пленум дорпрофсожа. Алексей Рыжов сказал ему:

— Езжай спокойно, справлюсь с заданием.

И справился блестяще. Он обточил внутри 5 фрикционных аппаратов, 29 буферных стержней, 16 колончатых болтов и выполнил еще ряд работ, в общей слож-

ности на 438 процентов. Узнав об этом, Иван Стриганов сказал коротко:

— Токарем первой руки будешь.

Вскоре Ивана Ефимовича вновь вызвали в Свердловск для вручения медали. Поехал он на этот раз со спокойной душой. В день вручения правительственной награды Алексей Рыжов подготовил своему учителю достойный подарок: перейдя на обслуживание двух станков, он выполнил задание на 697 процентов т. е. один справился с работой семи токарей 4-5 разряда.

Достоинно встречают они XXV годовщину Великого Октября: старый опытный производственный, стахановец военного времени Иван Стриганов — в рядах тысячников, его ученик — достойный своего учителя, комсомолец Алексей Рыжов — в рядах четырехсотников. Вдвоем они работают за 12-14 человек.

БОРИС ДОЛИНОВ.

И. а. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.