

ПУТЕВКА

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

№ 9 (2303) Четверг, 21 января 1943 г. | Год издания 10 л | Цена 15 коп.

Сегодня — девятнадцатая годовщина содня смерти нашего великого учителя и вождя Владимира Ильича Ленина

Ленин — великий патриот нашей родины

Весь путь, пройденный нашим народом, нашей славной партией без Ленина, был озарен немеркнущими идеями Владимира Ильича. В каждый период из этих, насыщенных крупными событиями всемирно-исторического значения, девятнадцати лет, партия, наш народ всегда обращала свои взоры к человеку, который вместе с товарищем Сталиным создал нашу великую партию, привел народы нашей страны к завоеваниям Октябрьской революции и впервые в истории жизни народов и государств составил величественный план созидания основ новой жизни. И всегда, когда перед нашим государством, перед советскими людьми вставали новые трудные задачи, когда в стране возникало сложное положение, мы всегда обращались к гению нашего учителя и находили ответ на вопросы, вновь поставленные жизнью. Товарищ Сталин говорил нашему народу:

«Помните, любите, изучайте Ильича, нашего учителя, нашего вождя.

Боритесь и побеждайте врагов внутренних и внешних — по Ильичу.

Стройте новую жизнь, новый быт, новую культуру — по Ильичу.

Не отказывайтесь от малого в работе, ибо из малого строится великое, — в этом один из важнейших заветов Ильича».

Наша партия, наш народ во всем следуют заветам своего учителя — в этом наша великая сила, в этом мы черпаем нашу несокрушимую уверенность в правоте своего дела. В идеях Ленина наша партия находит ответы на самые сложные и запутанные вопросы внутренней и внешней современной политики и в том числе политики в период войны. Следуя заветам Ильича наша партия создала могущественное государство, выдержавшее все испытания войны и способное победить врага, в какие бы оси, коалиции и союзы наши враги не объединялись.

Каждый год, когда мы отмечаем печальную дату ухода от нас нашего вождя и учителя, мы вспоминаем светлый образ Ленина, ведущий нас к победе. И может быть, не было более сильной черты в характере и мировоззрении Ильича, чем его глубочайшая вера в жизнедеятельность, творческую силу народных масс, способных отстоять при всяких, самых неблагоприятных и трудных условиях свою отчизну от врагов, защитить свои завоевания, добытые многолетним трудом и кровью. Ленин был человеком беспредельной веры в организаторские, творческие, боевые способности нашего народа. Он завещал нам любить родину, защищать и отстаивать все завоевания нашего народа, против любого врага, — и эти заветы Ильича для нас священны.

Ленин, как никто другой, на протяжении десятилетий воспитывал в нашем народе любовь к родине, пламенную страсть к борьбе за ее возвышение, за ее историю, за ее традиции, за все, что сделано нашим народом на протяжении многих сот лет, многих поколений людей. Вся жизнь Ленин боролся против тех людей, которым не были дороги исторические завоевания нашего народа, которые не ценили и не отстаивали эти завоевания в повседневной жизни, в борьбе, которым было чуждо чувство великой гордости за то, что они

принадлежат к нашему народу. И действительно, стоит взглянуть на историю нашей великой родины, чтобы ясно видеть, в чем состоят бесчисленные завоевания нашего народа, которые снискали ему всеобщее уважение и немеркнущую славу. Почему мы гордимся принадлежностью к русскому народу, в чем наша национальная гордость, где источ-

ники и Сталиным, народа, который первый нанес поражение самому сильному, коварному, лютному и могучему врагу всех свободолюбивых народов — гитлеровской Германии и ее сообщникам в Европе.

Немецко-фашистские войска прошли быстрым маршем почти по десятку европейских государств. Они втоптали в грязь го-



сударственную самостоятельность и культуру большинства европейских народов; они надели ярмо рабства на французов, бельгийцев, норвежцев, датчан, румын, венгров, югославов, греков, поляков, чехов, словаков и другие народы. Но попытки подавить государственную самостоятельность великого русского, украинского, белорусского, грузинского и других народов Советского Союза, надежь и на них ярмо фашистского рабства получили ответный удар такой силы, которая воодушевила европейские народы на борьбу против гитлеризма и подготовила условия для нашей будущей победы. Ленин учил нас быть до конца патриотами нашей отчизны. А в наше время быть настоящим патриотом, быть последователем великого Ленина, работать и бороться под водительством нашего учителя, нашего любимого вождя товарища Сталина означает также непрестанно учиться у жизни, не покладая рук, работать на благо родины для победы нашего народа над темными вражескими силами.

Будем же достойны своей великой славной отчизны! Будем же неуклонно брать пример в своей деятельности по защите нашего государства от врагов у наших вождей — Ленина и Сталина. Тогда для нашего народа не будет опасен ни один противник, ни один враг, как бы ярок и злобен ни был его натиск на нашу родину. Выполним же до конца нашу обязанность, наш долг перед родиной, будем нещадно громить вражеские полчища, очищая советскую землю от ненавистных оккупантов. Будем работать, не покладая рук, для того, чтобы дать нашей героической армии все, что нужно для победы. Еще теснее сплотим свои ряды вокруг великой партии Ленина и Сталина и под знаменем нашей партии завоюем победу над врагом.

Г. АЛЕКСАНДРОВ

*) Печатается в сокращенном виде.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

Наши войска на Юге заняли города Валуйки, Уразово, Каменск, Петровское, железнодорожную станцию Белая Калитва

1) 19 января войска ВОРОНЕЖСКОГО фронта, продолжая развивать наступление, овладели городом и крупным железнодорожным узлом ВАЛУЙКИ, городом и железнодорожным узлом УРАЗОВО.

Войска противника, находящиеся к востоку от железнодорожной линии КАМЕНКА—РОССОШЬ, полностью окружены и уничтожаются нашими войсками.

Количество пленных к исходу 19 января увеличилось на 21.000 солдат и офицеров. Таким образом, количество пленных в районе Воронежского фронта дошло до 52.000, из коих 27.500 венгров, 22.000 итальянцев и 2.500 немцев.

За время боев с 13 по 18 января войсками Воронежского фронта

ВЗЯТЫ следующие трофеи: танков—170, орудий—1.700, пулеметов—2.800, минометов—4.000, автомашин — 6.000, лошадей — 1.500, винтовок—55.000, патронов—до 10 миллионов, снарядов—600.000, складов разных—свыше 150.

2) Войска ЮГО-ЗАПАДНОГО фронта в результате решительной атаки 19 января овладели городом КАМЕНСК, а также районным центром и крупной железнодорожной станцией БЕЛАЯ КАЛИТВА. Захвачены большие трофеи, которые подсчитываются.

3) На СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ наши войска овладели городом и железнодорожным узлом ПЕТРОВСКОЕ.

СОВИНФОРМБЮРО.

К. МУРЗИДИ

Городу Ленина

Блокада прорвана и легче, Свободней дышит Ленинград. За много дней расправил плечи. Родной Неве и солнцу рад. За синей дымкой горизонта, Встречая радостный рассвет, Героям Волховского фронта Он посылает свой привет. Он сам герой, он сам достоин Почетных воинских наград.

Как самый мужественный воин, Блокаду вынес Ленинград. Народом русским утвержденный, Подстать сестре своей Москве. Всегда живой, непобежденный, Стоит, как прежде, на Неве. Делами славными своими Себя прославил он давно. Недаром ленинское имя Такому городу дано!

Вопреки зимним трудностям

Н — ТАГИЛ (по телеграфу). Передовые диспетчеры Н-Тагильского отделения тт. Касьмина, Патрикеев и Мирошниченко, применяя опыт работы Николая Еремина, в трудных зимних условиях организуют скоростное продвижение поездов.

Машинист т. Зонов, главный кондуктор т. Марошкевич, заключив договор на одну поездку с диспетчером т. Мирошниченко, провели поезд со среднесуточной скоростью 910 километров. Машинист т. Гордеев, главный кондуктор т. Карамышев провели порожняковый состав со скоростью 816 километров в сутки.

Дежурные по станции Гороблагодатская т. Макуха, станции Кушва т. Лошко быстро обрабатывали чусовские и тагильские паровозы, за 15 — 20 минут обрабатывали поезда. Станция Гороблагодатская в это дежурство т. Макухи выполнила норму приема и сдачи поездов, снизила рабочий парк на 209 вагонов.

Б. ЗУЙКИН — заместитель начальника Тагильского отделения движения.

НАДЕЖДИНСК (по телефону). 17 января дежурный по отделению орденосец тов. Новиков, диспетчеры тт. Денисов и Шемет организовали эстафетный поезд с углем. От Богословска до Надеждинска машинист т. Голешев провел его с высокой среднесуточной скоростью.

Дежурный по станции Надеждинск т. Мочалин обработал поезд со сменой паровоза и бригад за 40 минут. Машинист Калмыков, его помощник т. Булычев, кочегар т. Щербаков, поездной вагонный мастер т. Якимов, главный кондуктор т. Шуклешев провели поезд до Верхотурья со

среднесуточной скоростью 492 километра.

Дежурная по станции Верхотурье т. Ложкина старший осмотровик т. Черепанов, автоматчик т. Елкин обработал его за 22 минуты. В это дежурство смена т. Ложкина скоростным методом обработала 5 эстафетных поездов.

ЕГОРШИНО (по телеграфу). Диспетчер Алапаевского участка т. Динцен, заключая договора на одну поездку с поездными бригадами, 18 января все поезда отправил по графику и добился проследования по расписанию на 85,7 процента, выполнил норму участковой скорости на 119,2 процента.

Машинист тов. Волков, его помощник тов. Панов, кочегар т. Пятагин, главный кондуктор тов. Завьялов провели поезд по участку Егоршино-Алапаевск с выполнением нормы участковой скорости на 120 процентов.

М. ШАНАУРИН — начальник Егоршинского отделения. М. ШИШКИН — начальник политотдела отделения.

СВЕРДЛОВСК. Машинист передаточного паровоза т. Чемоданов 17 января проявил себя, как подлинный патриот родины чьи интересы он ставит превыше всего.

Стоял сильный мороз. Машинист Починщиков отказался следовать в Шувакиш с маршрутом угля. Предложили взять этот поезд т. Чемоданову и он, несмотря на то, что работа уже целые сутки, охотно согласился. Предприятие во-время получило уголь.

Диспетчер Свердловского отделения ереминец т. Максимов в этот день добился проследования всех поездов по расписанию,

Регулировка поездов по направлениям

Главное в опыте диспетчера Николая Еремина

1. ЧЕТКОСТЬ ПЛАНИРОВАНИЯ ТОЧНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

Перед началом дежурства, детально ознакомившись по графику исполненного движения с поездным положением на участке, с занятостью путей на промежуточных станциях, Н. Еремин приступает к подробному изучению обстановки на стыковом пункте, проверяет загрузку парков и путей, наличие готовых составов и вагонов, подлежащих формированию, количество поездных паровозов соседней и своей дороги. Главное же внимание он уделяет определению количества парка грузовых вагонов по направлениям на свою дорогу и на прилегающие соседние отделения других дорог.

Планируя работу, Н. Еремин стремится: а) не допустить простоя составов из-за несвоевременного подхода паровозов к оборотному пункту путем равночисленного подвода поездов с противоположных сторон; б) предотвратить пачковый подход к узлу разборочных и однородных по назначению поездов путем равномерного подвода; в) предупредить перенасыщение участка поездами сверх графика, особенно, поездами одного направления путем регулировки выпуска их на участок.

Успешному выполнению плана помогает точная информация о подходе поездов и их разложении. Н. Еремин не удовлетворяется обычной информацией о разложении поездов, получаемых от операторов распорядительных станций. Как правило, он дополнительно проверяет через дежурных промежуточных станций, главных кондукторов правильность не только разложения состава по назначению, но и по роду груза, по расположению тормозов, по роду сцепления.

Например, на станцию Дружинино он сам сообщает подробности подхода, предварительно справляясь от диспетчеров соседних участков через каждые 2-3 часа, а не как обычно принято узнавать о подходе через дежурного по стыковому пункту.

II. РЕГУЛИРОВКА ПЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ

Регулировка поездов на Дружининском участке требует большого умения и находчивости. Длительное время т. Еремин не допускает ошибок в регулировке скрещений, обгонов, используя для этого все технические возможности. У него нет неправильной регулировки по причи-

не непредвиденного опоздания поездов. Зная каждого машиниста по качеству вождения, он учитывает не только время хода по всему перегону, но и по частям его. Например, от переезда до путевой будки, от туннеля до переезда и т. д. Используя через дежурных по станции телефоны охраняемых переездов и тоннелей, он с точностью до одной минуты рассчитывает интервалы скрещения и обгона. В случаях изменений обстановки безошибочно составляет новую комбинацию регулировки.

Особенно эффективно регулирует он удлиненными поездами. Дело в том, что с такими поездами не на всех станциях участка можно производить скрещение и обгон без расцепки и расстановки их на два пути. Стремясь избежать этого, он еще до выпуска поезда с распорядительной станции устанавливает пункт скрещения, при этом нередко выпускает его на несколько минут раньше графика.

За счет резервов, созданных умелой регулировкой поездных скрещений и обгонов, он начал регулировать подвод поездов в парк сортировочного узла по направлениям. Вот, например, первым с участка должен подойти поезд в четный парк прибытия узла, горка этого направления работает с напряжением и неизбежно задержит этот поезд на подходе. Наоборот, горка нечетного направления работает с неполной нагрузкой, но поезд, идущий в этот парк нельзя будет подогнать, так как пути предузлового разезда будут заняты поездами, которые не может принять Сортировочная. Чтобы избежать этого, т. Еремин заранее так регулирует подвод поездов к узлу, что они без всякой задержки прибывают на станцию поочередно, первый — в четный парк прибытия, второй — в нечетный, третий — в парк транзита и т. д.

Получив эффект от такой регулировки подвода к Сортировочной, он стал регулировать подвод и к станции Дружинино. Согласно планов формирования эта станция на одну дорогу сдает главным образом транзитные поезда, на другую дорогу принимает и отправляет исключительно разборочные. Тов. Еремин опять же за счет регулировки на участке организовал чередование подвода к станции транзитных и разборочных поездов.

В дальнейшем это переросло в подвод поездов по фактическому наличию парка вагонов того или иного направления. Если, ска-

жем, поезда для сдачи на Казанскую дорогу начинают проставлять в ожидании подхода паровозов в то время, как вагонов для формирования поездов на Южно-Уральскую становится недостаточно, он подводит вне очереди поезда последнего направления. Так были улучшены условия работы станции Дружинино по выполнению нормы приема и сдачи поездов.

III. РЕГУЛИРОВКА ПОДВОДА ПЕЗДОВ С УЧАСТКА

Регулируя подвод поездов к узлам только на участке, т. Еремин естественно пришел к выводу — нельзя ли организовать равномерный подход поездов, начиная с момента выпуска их со станции зарождения.

Вот Сортировочная предлагает выпустить вне очереди срочный поезд казанского направления. Настаивает на этом, ссылаясь на оперативный характер груза, и дежурный по узлу Н. Еремин, зная, что этот поезд неизбежно простоят на участке около двух часов, прежде, чем будет принят станцией Дружинино.

Поездов этого направления, находящихся в движении на участке и на станции Дружинино столько, что емкость парка и наличие казанских паровозов на подходе не позволяет освоить их без излишнего простоя. Наоборот, в парке Южно-Уральского направления близок момент, когда паровозы придется возвращать резервом из-за отсутствия состава.

Н. Еремин с согласия дежурного по управлению «заказывает» Сортировочной сформировать вне очереди поезд из вагонов, следующих на Южно-Уральскую и отправить его прежде предлагаемого срочного.

Таким образом была предотвращена гонка паровоза резервом, обеспечена сдача одного дополнительного поезда на другую дорогу, поезда прошли по графику с высокой участковой скоростью.

Так получил свое развитие новый прием регулировки поездов по направлениям. Поезда из Сортировочной стали планироваться выпуском и отправляться с учетом их направления, с учетом очередности разборочных с транзитными, с учетом наличия дальнейшего свободного выхода из стыкового узла, по фактической загрузке его парков и по подходу паровозов к нему.

По этому принципу т. Еремин организовал и выпуск поездов из Дружинино, сообразуя с очередностью подвода их в парк сортировочного узла.

IV. ГРАФИК — ОСНОВА ВЫПОЛНЕНИЯ РАЗМЕРОВ ДВИЖЕНИЯ

Регулировку по направлениям Н. Еремин делает отнюдь не в ущерб движению по графику. Наоборот, характерной чертой его приемов работы является регулировка поездами по направлениям на основе графика. Основным критерием для соблюдения установленного графика движения он считает непрерывное наблюдение за степенью насыщенности участка поездами. Делает это он путем сравнения количества нахождения поездов на участке с плановым графиком.

Не перенасыщать участка поездами сверх установленного графика, особенно, поездами однородного направления — вот золотое правило т. Еремина.

Лучше задержать поезд на узле, чем выпустить его с неизбежным простоем на участке. В доказательство этого достаточно привести пример из практики одного из диспетчеров, работающих вместе с Н. Ереминым.

В одно из дежурств в результате безрасчетного выпуска с узла поездов, идущих на станцию Дружинино, для сдачи на другие дороги их оказалось больше против нормы почти в два раза. Пятым в очереди продвигался поезд Южно-Уральского направления. Идущие впереди его поезда для сдачи на Казанскую дорогу из-за позднего подхода паровозов и занятости путей парка начинали простаивать в ожидании очереди приема. Парк же, обслуживающий Южно-Уральское направление, при наличии паровозов, пустовал. Нужно было первым подогнать поезд в этот парк, но пути впереди расположенных станций не позволяли произвести обгона. В результате поток поездов остановился, и это при наличии возможности у станции Дружинино принимать поезда. За это дежурство не была выполнена ни норма сдачи, ни норма приема поездов. Около двух часов простоя паровоз в ожидании состава на Южно-Уральскую дорогу. График движения был нарушен.

V. ОРГАНИЗАТОР КОМПЛЕКСНОГО ПРИМЕНЕНИЯ ПЕРЕДОВЫХ СТАХАНОВСКИХ МЕТОДОВ

Существенным в опыте Н. Еремина является и то, что он организует людей своей смены — работников всех профессий на применение передовых методов стхановской работы. Например, к Дружинино следует разборочный поезд углового потока. Через главного кондуктора этого поезда Н. Еремин с точностью до одного вагона проверяет на-

значение груза, расположение авторемозов, наличие тормозных площадок. Характеристику состава сообщает дежурному по станции т. Додрову, совместно с которым договаривается о порядке его переработки скоростным методом.

Поезд прибыл. Машинист паровоза прибывшего поезда, заранее предупрежденный главным кондуктором, отъезжает с вагонами, идущими в отцепку, вместе их к составу подходит маневровый паровоз с вагонами, сделанными хвостовым тормозом будущего поезда. В это время к другому концу состава уже подошел сменный поездной паровоз с группой заранее полформированных вагонов. Новая кондукторская бригада, конторщики, осмотрщики вагонов, применяя скоростные методы, принимают состав, списывают, без отцепки ремонтируют, пробуют авторемоза. Буквально через 45 минут состав переформировывается, поворачивается в другое направление, пройдя через все стадии процесса обработки, и отправляется дальше точно по графику.

Другой пример. В оборотном пункте Дружинино скопились паровозы всех направлений. Надо быстро их повернуть, произвести экипировку, некоторые подремонтировать. Если соблюдать установленную последовательность операций экипировки, создается очередь, и поезда не будут отправлены по графику. Тогда по инициативе Н. Еремина дежурный по депо т. Байков организует параллельность операций обслуживания паровозов: один паровоз набирает воду, второй — поворачивается на треугольнике, третий — добавляет угля. Одному из паровозов потребовалось электросваркой устранить поломку деталей. Н. Еремин договаривается со старшим техническим осмотрщиком вагонов т. Блиновских, последний параллельно техническому осмотру и опробованию тормозов, тут же у состава, электросварочным прибором устраняет поломку на паровозе. Ни один паровоз не запоздал выходом из депо. Все поезда снова пошли точно по графику.

Так регулируя поездами, ускоряя оборот паровозов, организуя всех работников своей смены на применение скоростных методов, мобилизуя все резервы, Н. Еремин обеспечивает выполнение и перевыполнение норм приема и сдачи поездов — центрального измерителя транспорта во вторую военную зиму.

К. ШЕРБАКОВ — инженер Дома техники.

В Тагиле не растят ереминцев

На доске почета Тагильского отделения движения лучшие люди диспетчерского коллектива: тт. Мирошниченко, Патрикеев, Сидорович, Касьямина и другие. Они по праву занесены в число передовых. Здесь отмечены успехи каждого из них по развозу местного груза, скоростной обработке поездов, применению метода Беликова и др. Одним словом, не забыто ни одно из качеств, отличающих диспетчера.

Но нельзя узнать одного — самого главного, чем должен сейчас отличаться каждый передовой диспетчер — применение в диспетчерском командовании метода Николая Еремина. На отделении мало говорят о ереминском движении и еще меньше делают.

О забвении этой передовой инициативы свидетельствует даже са-

ма оценка работы диспетчерских коллективов. Например, за выполнение задания по развозу местного груза, за участковую скорость диспетчеры засчитывают 75 баллов, а за выполнение норм приема и сдачи поездов, за 100 процентное отправление и проследование поездов по графику — 50 баллов. Основные показатели применения метода Еремина — прием и сдача поездов — почему то стоят на втором плане.

Большое затишье чувствуется в соревновании единых смен и диспетчерских участков. Об этом говорят сами диспетчера, передовики — движущие люди, которые имеют все условия применять передовые методы труда, совершенствовать приемы диспетчерского командования. Недостает одного — повседневной партийно-массовой

работы с ними, нужного производственного подема.

— Вначале с нами беседовали о применении метода Еремина, — говорит диспетчер т. Касьямина, — каждый день выпускались боевые листки. Кончили работу и спешили узнать кто и как сработал, кто впереди. Теперь все заглохло и даже боевые листки не выпускаются.

Здесь уйма причин, мешающих высокопроизводительной работе диспетчерских коллективов, снижающих качество их командования. Много справедливых жалоб, на которые нужно немедленно реагировать, чтобы убрать препятствия на пути применения передового опыта диспетчерской работы.

Нельзя, например, оставлять дальше такой беспорядок, когда диспетчер оборонной группы требует первоочередной отправки его

грузов, диспетчер по одиночным грузам настаивает пропустить раньше всего его отправление, диспетчеры группы Наркомчермета умоляют продвинуть в первую очередь металл и руду, угольщики пристают со своими кольцовками и т. д. Все грузы важны — это знает участковый диспетчер, однако такой хаос, отсутствие должного порядка сбивает его с толку, мешает работать, выполнять общую государственную задачу.

Коллектив тагильских диспетчеров в декабре значительно улучшил свой показатель по сравнению с ноябрем. На 16 процентов увеличилось отправление поездов по графику, повысилась участковая скорость. За месяц было заключено 700 договоров на одну поездку, обработано скоростными методами 150 поездов.

Но прошлыми успехами хвалиться не приходится, тем более,

что за первую половину января имеется ухудшение по всем показателям и особенно по отправлению и проследованию поездов по графику.

На Тагильском отделении есть крепкий, спаянный диспетчерский коллектив. Например, смены дежурных по отделению, тт. Балакина и Медведевой всегда держат первенство и не раз показывали образцы диспетчерского командования.

Среди работников этих смен можно вырастить много настоящих последователей Николая Еремина. Нужна только кропотливая работа, к которой хорошо должны приложить руки руководители отделения тт. Мальгинов и Глушенко.

М. ПАВЛОВ.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.