

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича  
№ 16 (2310) | Вторник, 9 февраля 1943 г. | Год издания 10-й | ЦЕНА 15 коп.

## Экономия электроэнергии — мощный оборонный резерв

Значение энергетических ресурсов в войне огромно. Чем больше имеет страна топлива, электроэнергии, тем больше может она выпускать вооружения и боеприпасов, давать сырью и продовольствия.

Наша родина имеет неисчерпаемые энергетические ресурсы, поэтому советский народ с каждым днем увеличивает выпуск боевой продукции, а Красная Армия наносит удары по врагу все более сокрушительной силой, очищая от гитлеровских захватчиков родную землю.

Первейший закон военного времени — экономия везде и во всем, и в первую очередь, экономия энергетических ресурсов — топлива и электроэнергии.

Наша дорога в значительной мере потребляет промышленную электроэнергию и бережное расходование каждого киловатт-часа может составить огромный резерв в фонд усиления нашей военной мощи.

Многое в этом государственном деле зависит от железнодорожников электрифицированного участка. В руках работников этой отрасли железнодорожного хозяйства — все средства борьбы за экономию электроэнергии.

Хозяйское содержание электросети и всевозможных устройств, тяговых подстанций и рельсовых соединителей, лунинский уход за электровозом — во всем этом таятся огромные резервы экономии.

Сегодня мы печатаем материалы работников электрификации, в которых они рассказывают о своей борьбе за экономию электроэнергии, за максимальное использование имеющейся у них техники. И следует отдать им должное, — в этой области они добились немалых успехов.

Умело, по-лунински используя механизмы электровоза, применяя мастерство вождения поездов в соответствии с профилем пути, машинисты тт. Бармин, Владыкин, Кеменов всегда добиваются большой экономии электроэнергии и

не имеют межпоездного ремонта своих машин.

По лунинскому вождению поездов на электрифицированном участке лучшие машинисты накопили ценный опыт, на основании которого под руководством инженера т. Тарасова разработана и введена техническая инструкция о вождении поездов с минимальной затратой электроэнергии.

Используя все технические возможности и инициативу железнодорожники-электрификаторы повседневно борются за выполнение обязательств, взятых в новогоднем письме товарищу Сталину и выполняют их неплохо. Вместо одного миллиона в 1942 году они сэкономили 4 миллиона 213 тысяч киловатт-часов электроэнергии, которой достаточно, чтобы выплавить 420 тысяч тонн чугуна. Если же перевести на топливо, то государству сэкономлено около двух с половиной тысяч тонн высококачественного угля.

Внедрение лунинского ухода за электровозами дало возможность электровозникам улучшить поездную работу и достичь хорошей экономии электроэнергии.

Завоевав в декабре переходящее знамя НКПС, коллектив электродорожного депо Свердловск-сортировочная занял первое место по итогам января.

Каждый день приносит нам новые вести об успехах доблестной Красной Армии на фронтах Отечественной войны. Освобождаются все новые города, новые районы из под фашистского ярма.

Наступательный дух доблестных воинов поддержан в тылу небывалым трудовым подъемом. Стахановским трудом, быстрым продвижением поездов, экономией сырья и материалов усиливают железнодорожники свою помощь фронту.

Быстрее продвигать поезда, еще больше экономить электроэнергию, вот что требуется сейчас для фронта от электрификаторов дороги.

## Телеграмма

дежурным по Надежинскому отделению тт. **ВОВЬКИНУ**, **НОВИКОВУ**.

**КОПИЯ:** всем начальникам отделений движения, начальникам паровозных отделений, начальникам политотделов отделений, начальнику депо Верхотурье.

5 февраля 1943 года коллектив ваших смен, организовав соревнование с поездными бригадами, добились ускоренного продвижения угольных маршрутов. Поездная бригада в составе машиниста т. Булычева, помощника машиниста т. Булычева Леонида, кочегара т. Булычевой Валентины, главного кондуктора т. Пестова, старшего кондуктора тов. Лапшина, поездного вагонного мастера тов. Дятлова, соревнуясь на одну поездку с диспетчерами тт. Бражкиным, Кириевым, Денисовым, Шемет, диспетчером паровозного отделения тов. Власовым провела угольный порожняковый поезд по участку Верхотурье — Богословск за 7 часов.

Дежурный по станции Богословск т. Бойцов вместе с паровозной бригадой организовал скоростную экипировку паровоза и обернул его за 2 часа 20 минут. При обратном следовании бригада провела эстафетный угольный маршрут из Богословска до Кушвы со среднесуточной скоростью 545 километров.

Угольный маршрут неоднократно проследовал Надежинск и за 10 минут был обработан дежурным по станции Верхотурье т. Ложкиным. Среднесуточный пробег паровоза выполнен на 200 процентов.

**ПРИКАЗЫВАЕМ:** за проявленную инициативу в ускорении продвижения угольных поездов премировать машиниста т. Булычева 500 рублями, пом. машиниста т. Булычева, кочегара т. Булычева — 400 рублями каждого, главного кондуктора т. Пестова, старшего т. Лапшина, поездного вагонного мастера т. Дятлова — 300 рублями каждого.

Объявить благодарность с занесением в личное дело дежурным по отделению тт. Новикову, Вовькину, диспетчерам отделения движения тт. Бражкину, Кириеву, Денисову, Шемету, диспетчеру паровозного отделения т. Власову, дежурным по станциям Богословск — т. Бойцову, Верхотурье — т. Ложкину.

**А. СУЩЕНКО** — начальник дороги,  
**И. МОШКИН** — заместитель начальника политотдела дороги.

## Наши войска заняли города Лисичанск, Барвенково, Балаклея, Батайск, Ейск

1) 6 февраля на Украине наши войска, в результате ожесточенных боев, овладели городом и железнодорожной станцией **ЛИСИЧАНСК**, городом и железнодорожной станцией **БАРВЕНКОВО**, горо-

дом и железнодорожной станцией **БАЛАКЛЕЯ**.  
2) Южнее Ростова-на-Дону наши войска после упорного боя овладели городом и железнодорожным узлом **БАТАЙСК**.

3) Наши войска, продолжая успешно развивать наступление, вышли на побережье **АЗОВСКОГО** моря и заняли город и порт **ЕЙСК**.

СОВИНФОРМБЮРО.

## НАШИ ВОЙСКА ЗАНЯЛИ ГОРОДА ФАТЕЖ, КРАМАТОРСКАЯ, АЗОВ, районный центр и железнодорожную станцию ГОСТИЦЕВО

1) 7 февраля севернее Курска наши войска, в результате стремительного наступления, овладели городом **ФАТЕЖ**, перерезав шоссейную дорогу **КУРСК—ОРЕЛ**.

2) Севернее Белгорода наши войска, продолжая развивать наступ-

ление, заняли районный центр и железнодорожную станцию **ГОСТИЦЕВО** и перерезали железную дорогу **БЕЛГОРОД—КУРСК**.

3) На Украине наши войска овладели городом и железнодорожным узлом **КРАМАТОРСКАЯ**.

4) Юго-западнее Ростова-на-Дону наши войска, в результате решительной атаки, овладели городом и железнодорожной станцией **АЗОВ**, ликвидировав тем самым последний очаг сопротивления противника на левом берегу реки Дон.

СОВИНФОРМБЮРО.

Социалистическое соревнование имени 25-й годовщины Красной Армии

### В дружбе с диспетчером

Дружно, слаженно работают с диспетчером Николаем Ереминым передовые машинисты депо Свердловск-сортировочная тт. Морозов, Фисенко, братья Киневы.

5 января машинист т. Морозов, главный кондуктор т. Елисеев провели поезд № 707 по участку Свердловск — сортировочная — Дружинино со среднесуточной скоростью 860 километров. При обратном следовании они провели поезд со скоростью 792 километра в сутки. Оба рейса бригада на проход миновала пункты набора воды и ускорила оборот паровоза на 2 часа 11 минут.

Машинист т. П. Кинев, главный кондуктор т. Юрченко в этот же день провели нечетный поезд со среднесуточной скоростью 835 километров. Его брат машинист Г. Кинев, машинист т. Фисенко, главный кондуктор т. Копылов без набора воды провели нечетный поезд со скоростью 788 километров в сутки.

Д. БОРИСОВ.



Стрелочник станции Тавада член ВКП(б) т. **В. ПРОКОФЬЕВ**, работает по-стахановски.

Фото А. Шавича.

### УСПЕХ ДИСПЕТЧЕРА ТОВ. СКОБЕЛЕВА

7 февраля диспетчер т. Скобелев, заключив договоры на одну поездку, продвинул поезд № 1117 (машинисты тт. Рыбаков и Чечулин, главный кондуктор т. Касаткин) с перевыполнением нормы участковой скорости на 9,2 километра в час. Другой поезд № 1105 он продвинул с превышением скорости на 3,7 километра в час.

**Б. ЗУЙКИН** — зам. начальника Тагильского отделения

### БДИТЕЛЬНОСТЬ МАШИНИСТА

При следовании с поездом № 686 машинист депо Свердловск-пассажирская т. Мытник И. Г. заметил, что под тендерную тележку паровоза попал буферный стержень. Возможное крушение было предотвращено.

Начальник дороги т. Сущенко объявил благодарность т. Мытнику с выдачей вознаграждения в сумме 1000 рублей.

Письма из депо Свердловск-сортировочная

## 6. Люди самоотверженного труда

Протяжно завыл гудок. Конец смены. Котельщик т. Рассохин аккуратно сложил инструменты, скинул спецовку и собрался уходить. В коридоре его нагнал мастер т. Яковлев.

— Слушай, Кузьмич, выручай. Паровоз надо срочно отремонтировать.

Забыв об отдыхе, Рассохин остался в ночную смену. Он сверлил в топке отверстия, нарезал и сменил анкерные болты и к рассвету закончил ремонт, выполнив пять норм.

Много в депо таких людей. Не считаясь ни с временем, ни с отдыхом трудятся они, отдавая все силы и способности для подъема депо, для помощи фронту.

В комплексных бригадах не хватает слесарей. Контролер-нормировщик т. Телегин и рационализирующая комсомолка Ира Панкова, закончив трудовой день, идут в промысловый цех работать в качестве слесарей. До 11 норм дает за смену токарь-орденоносец Александр Алексеевич Бандурин. За пятерых работает комсомолец — Якуб Кузахметов.

С наступлением холодов депо резко сократило выдачу паровозов, увеличился брак в работе паровозников, сказались неподготовленность к зиме, обезличка паровозов, неорганизованность в работе ремонтных цехов. Все это задерживало продвижение гру-

зов для фронта и промышленности.

В эти трудные дни и родился в депо боевое соревнование паровозных бригад за кривосовские поездки. В сорокаградусный мороз машинист Александр Маркович Дубинин водил поезд с превышением нормы технической скорости до 22 километров в час. На 15-20 километров перекрывают задания машинисты: член ВКП(б) т. Чупис, комсомольцы тт. Дайбо, Кинев Павел и многие другие. И это в условиях, когда многие паровозы ходят с большим перепробегом между промывками, с поломанными стоккерами, с разрушенными арками.

Пример передовиков увлек всех паровозников. В отдельные дни до 80 процентов паровозных бригад водят поезд с превышением установленной скорости.

Люди не считаются ни с какими трудностями и преградами. Когда на паровозе лопнула колосниковая решетка, машинист т. Кречков, чтобы не сорвать отправление поезда, рискуя жизнью, устранил повреждение на горячем паровозе. 40 часов проработала без отдыха бригада машиниста т. Пестовского, вывода после поездки брошенный состав.

Машинист т. Черепанов вел в Шалю тяжеловесный состав. Несмотря на все трудности он привел поезд с вы-

сокой скоростью, хотя машину из-за порчи стокера пришлось отоплять вручную.

С такими людьми можно работать, преодолевать любые затруднения. Но вот беда: командиры депо и, в первую очередь, его начальник т. Бондарь и профсоюзная организация, возглавляемая т. Поповым, плохо руковожат соревнованием, не отмечают и не поощряют передовых людей.

Прошел январь. А в депо никто не знает, кто же из машинистов идет вперед, кто отстаёт, какие цехи, бригады заняли первенство. Доски почета запущены.

Нет заботы у командиров о бытовом обслуживании передовиков производства. Обидно смотреть, когда тысячник т. Бандурин сидит в столовой за одним столом с лодырем, невыполняющим норму, теряет золотое время в ожидании обеда и получает однообразное, безвкусное питание. В грязных запущенных общежитиях живут высококвалифицированные машинисты.

Вот в этом уравниловном подходе, отсутствии внимания руководителей к передовикам производства и кроется одна из главных причин отставания нашего депо.

**С. ДОРОФЕЕВ** — секретарь комитета ВЛКСМ.

# Будет больше электроэнергии — будет больше вооружения и боеприпасов!

## Лунинский уход за электровозом

В нашем электродепо по примеру Николая Лунина первыми начали ремонтировать электровозы своими силами машинисты тт. Владыкин, Бердников, Кононов и многие другие. Это послужило началом использования в электродепо внутренних ресурсов.

Исправная и бесперебойная работа электровоза, прежде всего, зависит от планового, постоянного профилактического осмотра. С этой целью у нас все двигатели, вспомогательные машины и аппаратура раскреплены за каждой бригадой. Ко мне прикреплены 1 и 2-й тяговые двигатели, один компрессор, быстродействующий выключатель, батарея, электромагнитные контакторы, кабина. За машинистом Гришановым — 5-й и 6-й тяговые двигатели, второй компрессор, вторая кабина, контакторы со 2-го по 14-й, пусковые сопротивления. За т. Кузнецовым — 3 и 4-й тяговые двигатели, вентилятор групповой, тормозной, реверсоры, панель батарей и пантографы.

Для того, чтобы правильно использовать время стоянки на промежуточных и оборотных станциях, а также в депо, каждая бригада производит осмотр, чистку и ремонт, прикрепленной к ней аппаратуры строго по графику.

Кроме графика планового осмотра по приказу НКПС № 796/Ц каждая бригада ведет журнал замечаний старшего машиниста, где также даются задания по улучшению ухода за машиной.

Только тщательный уход за электровозом дает возможность удлинить пробег его между периодическими осмотрами. Так наш электровоз имеет 35-тысячный километровой пробег и только один периодический осмотр.

**В. БАРИН** — старший машинист электровоза.



Старший машинист электровоза кривоносовец т. БАРИН В. В. (депо Свердловск-сортировочная). Фото А. Шаевича.

## Сберегли 4 миллиона киловаттчасов

В течение прошлого года всеми работниками электрифицированного участка Свердловск-Гороблагодатская уделялось исключительное большое внимание вопросам экономии электроэнергии. Это и дало нам возможность сохранить государству 4.213 000 киловаттчасов.

Коллективы дистанций, борясь за экономию электроэнергии, свели до минимума работы со снятием напряжения. Так, на-

пример, в 1941 г. число часов снятия напряжения с контактной сети составило 3577, а в прошлом году — 1493.

Следует отметить, что в течение прошлого года на пяти дистанциях не было ни одной аварии и повреждения контактной сети по вине наших работников.

**К. КУЗЬМИН** — заместитель начальника энергоучастка.

энергии. По инициативе начальника участка инженера Ефимова осуществлена на тяговых подстанциях автоматика включения и выключения балластного сопротивления.

Мастером масляного хозяйства техникум Буслаевым разработана схема формовочного трансформатора на пониженном напряжении. По инициативе начальника группы инженера т. Кульбах выполнены работы по распределению усиливающих фидеров путем снятия их в местах менее загруженных и подвеской на более загруженные участки. Машинисты электровозов тт. Бармин, Владыкин, Кононов и другие умелым применением инструкции и своей личной инициативы по вождению поездов сэкономили не одну тысячу киловаттчасов электроэнергии. Приведенные факты показывают, что если работники электрифицированного участка и, в первую очередь, инженеры и техники будут больше проявлять инициативы, заниматься вопросам изобрета-

## Хорошо знать профиль пути

Для того, чтобы экономить электроэнергию, необходимо лунински ухаживать за электровозом и умело водить поезда.

Строго соблюдая наркомовский график, я произвожу разгон поезда с повышенным током (300—320 ампер), чем сокращаю перегонное время и за счет этого прохожу перегон с большей скоростью. Если поезд идет по перепаляемому профилю, я беру разгон перед подъемом и выбираю параллельное соединение, плюс шунтировку поля, доводя скорость до максимальной, таким образом, экономлю 3—4 минуты и на подъем выезжаю с пониженным током.

Выезжая под поезд, я проверяю, как сформирован состав, советуюсь с поездной бригадой и за-

ключаю договор с диспетчером на одну поездку с тем, чтобы станции, расположенные на подемах, проследовать напроход. Это также дает экономию электроэнергии. Если, например, я веду поезд по перегону Бынговский, Анатольская, Монзино я выбираю параллельное соединение и, следуя до 395 километра, выключаю ток и до станции Монзино — все перевалы еду на выбег. Здесь-то и нужно умело применять автотормоза и доводить скорость поезда до максимальной.

Локомотив всегда должен находиться в культурном и исправном техническом состоянии.

**А. КОНОНОВ** — машинист электровоза.

## УСПЕХИ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ

В борьбе за экономию электроэнергии большую роль сыграла рационализаторская мысль. Работниками участка за это время внесено много рационализаторских предложений, направленных на сокращение расхода энергии.

Наиболее значительными являются трансформатор для формовки ртутных выпрямителей, переделанный с напряжения 100 вольт на 50, трансформатор возбуждения зажигания ртутных выпрямителей, переделанный для работы от сети с напряжением 127 вольт вместо 220. Налажена и полностью внедрена автоматика балластного сопротивления ртутных выпрямителей. Только эти предложения дали возможность сэкономить более миллиона киловаттчасов электроэнергии.

Работа, по выявлению способов экономии электроэнергии на участке, продолжается. В настоящее время ведутся изыскания по упорядочению расхода электроэнергии на собственные нужды подстанции. Мероприятия в этом направлении уже дали значительные результаты.

**А. ЕФИМОВ** — инженер.

## О СТЫКОВЫХ СОЕДИНЕНИЯХ

Большое значение при экономии электроэнергии имеет состояние стыковых электрических соединений. Отбитые стыковые соединения приводят к огромным перерасходам энергии. Между тем путейцы считают, что, если поезда движутся, то значит все в порядке — оторвать стыковое соединение ничего не стоит. Они забывают о том, что рельсовый путь, не оборудованный электрическими соединениями, увеличивает сопротивление прохождения тока, а следовательно, и потерю электроэнергии приблизительно в два раза.

Подсчеты показывают, что на участке Свердловск-Гороблагодатская каждый процент отбитых стыковых соединений увеличивает потери электроэнергии в рельсах на 12—15 тысяч киловаттчасов в год.

Наиболее неблагоприятно на 2, 3 и 9 дистанциях пути. Количество отбитых стыковых соединений достигает здесь 40 и более процентов. На этих дистанциях имеются участки, где на протяжении ряда километров соединения совершенно отсутствуют.

Экономия каждого киловатт-часа электроэнергии требует немедленного приведения стыкового хозяйства в образцовое состояние. Надо, чтобы путейцы бережно относились к стыковым соединениям.

**И. КУЛЬБАХ** — начальник группы энергоснабжения.

## Экономия — закон военного времени

Электрифицированный участок нашей дороги является одним из крупных потребителей электроэнергии, поэтому ясно, какое огромное значение имеет сейчас экономия электроэнергии, когда сбережения топливных ресурсов в стране являются главной задачей.

Подписывая новогоднее письмо великому Сталину, коллектив работников-электрификаторов взял на себя обязательства — сэкономить в 1942 году не менее одного миллиона киловаттчасов электроэнергии. Это обязательство было перевыполнено. Фактически в 1942 году сэкономлено 4213 тысяч киловаттчасов. Нетрудно подсчитать экономический эффект этого, если известно, что энергией одного киловатт-часа можно выплавить 100 килограммов чугуна или сварить 50 килограммов стали, вы-

печь 88 килограммов хлеба или же доставить на-гора 75 килограммов угля. Не следует забывать и то, что каждый сэкономленный киловатт-час электроэнергии — это 0,6 килограмма условного топлива. Приведенные цифры говорят о том, какой вклад внесли работники электрификации в фонд обороны нашей родины.

Эти успехи являются достижением всего коллектива работников электрифицированного участка. В борьбе за экономию электроэнергии активное участие принимали инженеры, техники, машинисты электровозов, монтеры. Например, по инициативе бывшего начальника службы инженера Тарасова и при активном участии машинистов-инструкторов тт. Некрасова, Шевчук, Дьячкова была составлена и введена в действие инструкция по вождению поездов с минимальной затратой электро-

энергии, изыскивать все новые пути и возможности экономии, то результаты будут еще более благоприятными. Не следует, однако, забывать, что вопрос экономии электроэнергии — есть задача, которой следует заниматься повседневно, а не от случая к случаю.

Подписывая рапорт товарищу Сталину, коллектив электрификаторов взял обязательство — сэкономить в 1943 году не менее 1500 тысяч киловаттчасов электроэнергии против установленных новых норм. Выполнить это обязательство мы имеем все возможности, нужно только приложить к этому делу побольше энергии и умения. Огромную роль в решении этих задач могут и должны сыграть наши инженеры и техники, рационализаторы и изобретатели.

Выполнение взятых обязательств будет лучшей помощью Красной Армии в окончательной победе над врагом.

**М. ВЕЛИЧКО** — начальник службы электрификации.



Инженер А. ЕФИМОВ — автор ряда рационализаторских предложений по электрификации.

Ответственный редактор  
**П. А. МАРКОВ.**