

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича
 № 47 (2341) | Суббота, 24 апреля 1943 г. | Год издания 10 й
 Цена 15 коп.

Точное и своевременное выполнение железнодорожным транспортом заданий правительства по перевозкам имеет в условиях войны особо важное военное и народно-хозяйственное значение. Во время войны транспорт становится органической частью военного аппарата страны.

(„ПРАВДА“)

Железная дисциплина — закон военного времени

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах» есть мощное средство внедрения подлинно воинской дисциплины на транспорте, дальнейшего подема всей поездной работы на дорогах сети. Только воинский дух, строгое применение Дисциплинарного Устава помогут подавляющему большинству железнодорожников обуздать имеющихся еще в наших рядах лодырей и разгильдяев, подрывающих военную работу транспорта.

Военное положение на железных дорогах требует от всех командиров исключительной ответственности за безусловное применение Устава к подчиненным. В то же время каждый командир сейчас, как никогда, должен сам служить примером высокой дисциплинированности, требовательности и исполнительности, как этого требует параграф 4 Устава.

Не таким оказался ревизор-инструктор по автоцепке Свердловского вагонного участка Елисеев. В столь напряженное военное время, когда все передовые железнодорожники, не считаясь со своими силами, максимально уплывают свой рабочий день, чтобы дать больше продукции фронту, этот, с позволения сказать, командир без всяких причин отсутствовал на работе целую смену.

Он отлично знал о введении военного положения на транспорте, знал также, что для работников железнодорожного транспорта установлена ответственность за преступления по службе наравне с военнослужащими Красной Армии, однако допустил тяжкий проступок, за что оказался на скамье подсудимых.

19 апреля паровоз старшего машиниста депо Свердловск-сортировочная т. Никулина становился на промывочный ремонт. Чтобы быстро, по-луниински выпустить локомотив, т. Никулин предложил всей бригаде выйти на работу и принять участие в промывке. Но, несмотря на это распоряжение, кочегар Некипелова не явился к назначенному времени, заявив: «Нечего мне там делать, без меня отремонтируют». Правильно поступил начальник депо т. Перекальский, подвергнув Некипелову аресту на трое суток.

Общее собрание паровозников резко осудило поступок Некипеловой и с одобрением встретил приказ начальника депо, использовавшего свои уставные права.

Много есть хороших, передовых людей среди нашего коллектива железнодорожников. Их подавляющее большинство. Все они изо дня в день совершенствуют мастерство своего труда, крепят трудовую дисциплину.

Однако дорога еще не выполняет государственного плана перевозок, срывает выполнение ряда важнейших измерителей. И нужно прямо сказать, что в этом немалая вина бездельников, ротозеев и лодырей, которые еще имеют у нас и дезорганизуют работу основной массы железнодорожников. К таким людям нужно применять по всей строгости законы военного времени. Этого требуют сейчас интересы фронта, интересы победы над врагом.

Тот, кто отступает от порядка и дисциплины, тот впускает врага в свою среду

Первенство за диспетчером тов. Массан

В соревновании за лучший диспетчерский участок первенство во 2 декаде апреля завоевала диспетчер Камышловского отделения т. Массан. Она выполнила норму по участковой скорости на 115,7 по приему поездов — на 117,8 и по сдаче — на 115,6 процентов.

Второе место занял диспетчер Тюменского отделения Николай Бакулин, выполнивший норму участковой скорости на 103 процента, норму приема поездов на 114 и сдачи — на 103 процента.

Третье место занял диспетчер Камышловского отделения т. Миронов, четвертое — Тюменского отделения т. Данилов и пятое Свердловского отделения т. Максимов.

Выполнили задание по выгрузке

21 апреля наша единая смена выполнила задание по развозу местного груза на 139 и план выгрузки на 100 процентов.

Успех этого дежурства решила слаженность в работе командиров и рядовых работников. Узловой диспетчер т. Нетребин своевременно обеспечивал пропуск поездов на узле, дежурный по станции Свердловск-пассажирская т. Козлов организовал быстрый оборот паровозов дежурный по станции Свердловск-товарная т. Седюков беспрепятственно принял под выгрузку 5 передач. Диспетчер Баженовского участка т. Яргулович пропустил два поезда с местным грузом по «зеленой улице».

Особенно хорошо, как и в прошлые дежурства, работал машинист передаточного паровоза т. Честоданов.

М. КУСТОВ — дежурный по Свердловскому отделению.

ВПЕРЕДИ ДЕЖУРНЫЕ ПО СТАЦИИ ВАГАЙ

По итогам соревнования во 2 декаде апреля первые места заняли дежурные по станции Вагай: первое — т. Фокин, второе — т. Ведухин, третье — дежурный по ст. Надеждинский завод т. Малютин.

ОБОРУДОВАНИЕ И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Коллектив погрузочно-разгрузочной конторы Тюменского района при станции Богданович выделил для прифронтовых дорог различный инвентарь и инструменты. Подготовлено к отправке 4 тележки Медведева, 5 ломов для подкатики вагонов, 7 аншпугов, 7 роликовых ломов, 4 прибора Соммеля и двадцатитонный домкрат.

С. КАЛИНИН — зам. начальника конторы.

Не позволим порочить честь железнодорожника

Железнодорожники нашего склада топлива Свердловск-сортировочная ответили на Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах» новым повышением производительности труда.

20 апреля углеподатчики тт. Наугольных, Шумков, Абдулин, Худякова во главе с бригадиром т. Жижиным, работая на выгрузке угля, выполнили сменное задание на 330 проц. Передовой машинист углеподаточного крана т. Черепанов втрое сократил простой паровозов под экипировкой.

Люди работали по-военному, напрягая все силы, чтобы ускорить снабжение паровозов топливом и обеспечить четкое выполнение заданий по перевозкам грузов для фронта и оборонной промышленности.

Но нашелся разгильдяй, который пытался сорвать работу склада и опорочить честь коллектива. Нужно было срочно раз-

грузить дровяную вертушку. Бригадир т. Булатова предложила грузчику Пьянкову немедленно приступить к выгрузке дров. Вместо того, чтобы выполнить распоряжение командира, Пьянков обругал ее и отказался приступить к работе.

Вылазка дезорганизатора вызвала возмущение всего коллектива. Рабочие потребовали наказать Пьянкова, и зам. начальника паровозного отделения тов. Кобринский арестовал его на двое суток без исполнения служебных обязанностей.

Решительно осуждая это нарушение воинской дисциплины, мы клеймим позором дезорганизатора производства Пьянкова. Никому не позволим порочить честь железнодорожника, подрывать военную дисциплину на транспорте и срывать выполнение заданий правительства по перевозкам!

Е. ШАРАПОВА, Ф. КОПТИЛКИН, Н. БАРАНОВ — углеподатчики склада, Е. МАЛКОВА — помощник машиниста углеподъемного крана.

В военном трибунале

Со всей строгостью закона

С большим воодушевлением встретила армия железнодорожников введение военного положения на железнодорожном транспорте. Каждый честный командир с выходом в свет Указа, как и следовало ожидать, оперативно перестроился в своей работе на военный лад. Он разъяснил рабочим и служащим, всем своим подчиненным всю серьезность и строгость дисциплины, какой требует сейчас военное положение.

Войне должно быть подчинено все, и в первую очередь железнодорожный транспорт, который представляет собой главнейшие коммуникации страны.

Без железной воинской дисциплины нельзя перестроить транспорт на военный лад, а «без налаженных железных дорог, — как говорил в свое время Владимир Ильич Ленин, — современная война есть пустяк».

Этой простой истины не хотел понять бывший ревизор-инструктор по автоцепке вагонного участка Свердловск-пассажирская Елисеев. Вместо того, чтобы разъяснить железнодорожникам сущность Указа Президиума Верховного Совета, ознакомить их с дисциплинарным уставом, действительно помочь своему предприятию перестроить всю организацию труда на военный лад и неуклонно применять всю силу Устава, этот командир сам попал в число оглавленных нарушителей, дезорганизаторов производства. Он первым нарушил 4-й параграф Устава о дисциплине на железнодорожном транспорте, кото-

рый налагает «на начальников обязанность подавать пример выполнения служебного долга».

Отлично зная о выходе Указа, о том, что на транспорте введено военное положение и что все железнодорожники являются мобилизованными, Елисеев забыл о своем военном долге и в угоду своим личным интересам 18 апреля не явился вовремя на работу.

Он не опоздал на 10 или 20 минут, он отсутствовал целую смену! 8 часов участка работы находился без руководителя, который в это время весело проводил свой «досуг» в кругу знакомых, а затем отсыпался.

Война не щадит трусов, дезертиров, дезорганизаторов и лодырей. Советские законы карают всех, кто своими действиями мешает работе транспорта, подрывает нашу военную мощь.

Елисеев оказался несостоятельным командиром, дезорганизатором дисциплины, бросившим ответственный участок работы в военное время.

За свой проступок он попал на скамью подсудимых и осужден по законам военного времени.

Военный трибунал дороги на судебном заседании под председательством военриста III ранга т. Працевич 22 апреля разоблачил дело Елисеева и приговорил его по статье 193-7, пункт «В» УК к лишению свободы сроком на 7 лет с отбыванием наказания в исправительно-трудовых лагерях.

Приговор обжалованию не подлежит.

Погружено 112 ступенчатых маршрутов

Коллектив Егоршинского отделения за первый квартал и 20 дней апреля погрузил 112 ступенчатых маршрутов.

По внедрению отправительской и ступенчатой маршрутизации впереди идет Свердловский участок, на котором работают диспетчеры тт. Толмачев и Чернобородова. За вторую декаду апреля они совместно с начальником станции Крутиха т. Пономаревым, начальником станции Копалуха т. Чажковым и разезда 228 Километр т. Фильковым организовали 4 ступенчатых маршрута и в целом добились 44,3 процента маршрутизированной погрузки от фактического количества погруженных вагонов.

Новые успехи диспетчеров-еремиинцев

В ответ на Указ Правительства о введении военного положения на транспорте с новой силой развернулось соревнование единых смен и диспетчерских участков Тюменского отделения за перевыполнение норм передачи поездов.

18 апреля смена дежурного по отделению т. Бучельникова приняла с Омской дороги на один поезд более заданного и выполнила норму сдачи на Камышловское отделение на 110 проц. Станции Вагай и Тюмень отправили все поезда по графику. Успех решила дружная работа диспетчеров тт. Данилова и Филина с дежурными по станциям Тюмень — т. Перваловым, Вагай — т. Яговкиным.

20 апреля смена дежурного по отделению т. Андреева, в состав которой входят диспетчеры еремиинцы тт. Бакулин и Конев, приняв беспрепятственно все поезда с Омской, сдала на эту дорогу сверх нормы 5 поездов, обеспечив 100-процентное отправление составов по графику ее станции Вагай.

На следующий день смены тт. Шаклеина и Бучельникова в течение суток отправили на Вагайском участке все поезда по графику и добились 100-процентного проследования их по расписанию. Диспетчер т. Наумов, диспетчер паровозного отделения т. Колбин, дежурный по станции Вагай т. Ведухин и дежурный по депо т. Серков приняли с Омской дороги 3 поезда сверх нормы. Отлично работали в дневную смену диспетчер т. Данилов, диспетчер паровозного отделения т. Ведерников, дежурный по станции Вагай т. Яговкин, дежурный по депо т. Терентьев. А. ХАРЧЕНКО — нач. отделения, Р. СЕНДЕРОВ — нач. полит. отдела.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 22 апреля.

В течение 22 апреля на фронтах существенных изменений не произошло.

21 апреля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 50 немецких автомашин с войсками и грузами, взорвано 2 склада боеприпасов и склад с горючим, разбит железнодорожный состав, подавлен огонь 6 артиллерийских батарей противника.

На Кубани части Н-ского соединения отбили несколько ожесточенных атак противника. На поле боя остались сотни вражеских трупов. На другом участке гитлеровцы атаковали наши подразделения, оборонявшие одну безымянную высоту. После упорной схватки немцы, потеряв убитыми до 300 солдат и офицеров, были вынуждены отойти на исходные рубежи. Наша авиация нанесла массивные бомбовые удары по боевым порядкам и военным объектам противника.

На Западном фронте наши войска продолжали укреплять свои позиции и вели разведывательные операции. Артиллерийским и ружейно-пулеметным огнем уничтожено до роты немецкой пехоты, подавлен огонь минометной и двух артиллерийских батарей.

Южнее гор. Белого наше подразделение ворвалось в расположение противника, взорвало два ДЗОТ'а и истребило 60 немецких солдат и офицеров. На другом участке огнем нашей артиллерии уничтожена артиллерийская батарея противника.

Южнее Балаклеи группа наших разведчиков произвела вылазку в расположение противника. Советские бойцы истребили несколько десятков гитлеровцев, захватили пленных и благополучно вернулись в свою часть.

Авиация Краснознаменного Балтийского флота вчера произвела налет на один из портов против-

ника. Нанесены серьезные повреждения портовым сооружениям, уничтожены сторожевой корабль и 3 десантных судна. В воздушных боях сбито 13 самолетов противника.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Мотилевской области, утром 13 апреля совершил одновременное нападение на несколько немецких гарнизонов. В результате ожесточенных боев вражеские гарнизоны были разбиты. Уничтожено более 200 гитлеровцев. Партизаны захватили 120 винтовок, 3 миномета и много боеприпасов. Группа партизан отряда имени Чапаева взорвала немецкий эшелон с боеприпасами. Разбиты паровоз и 8 вагонов.

Кровавые злодеяния учинили немецко-фашистские мерзавцы в небольшом донбасском городке — Свердловске. После освобождения города от немецких захватчиков из щурфа шахты № 14—17 было извлечено 560 трупов советских граждан, расстрелянных немецкими бандами. В числе убитых флхозник сельскохозяйственной артели «Червона Зирка» Дмитрий Звягинцев, горный мастер шахты № 14—17 Павел Амосов, заведующий магазином Василий Ковалев, шофер Яков Соляноко, заведующий Дворцом культуры Григорий Романченко, ученица 9 класса средней школы Надежда Свишарева, учитель украинского языка Михаил Солирка, рабочий шахты имени Волкова — Иван Овсянников и другие. В застенке гестапо на площади Куйбышева обнаружены шайки, сделанные кровью. На одной стене выведено 45 фамилий. Под ними подпись: «Ищите наши тела в балке». Перед казнью немцы подвергали арестованных страшным пыткам. Отступая под ударами Красной Армии, немецкие бандиты уничтожили все общественные здания города и сожгли 170 домов, прилегающих шахтерам. Все эти здания не имели никакого военного значения. Гитлеровцы сожгли их только для того, чтобы разорить население города.

Партийная жизнь

Крепить дисциплину и организованность

Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР «О введении военного положения на всех железных дорогах» неизмеримо повышает ответственность партийных организаций за дисциплину, порядок, организованность на предприятиях железнодорожного транспорта.

В день опубликования Указа мы собрали совещание командиров электродепо — мастеров, бригадиров, старших машинистов, а также агитаторов. Ознакомив их с новым законом, мы проинструктировали их, как нужно вести разъяснение Указа среди рабочих, и вместе с тем потребовали от командиров, чтобы они покончили с панибратством и распушенностью, повысили требовательность к подчиненным.

Агитаторы тт. Букалов, Белопол, Поляков и другие сразу же отправились в цеха. Разъясняя Указ Президиума Верховного Совета и значение дисциплины на транспорте в военное время, они внимательно отвечали на вопро-

сы рабочих, вскрывали причины нарушений дисциплины. А вопросов задавали много. Рабочие спрашивали о порядке приема на работу и увольнения в связи с новым законом, кто может налагать взыскания и за какие проступки. Выяснилось, что многие рабочие, особенно из молодежи, не только не знают «Устава о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта», но и незнакомы с правилами внутреннего распорядка электродепо.

Беседы послужили хорошей подготовкой к общему собранию рабочих, которое мы провели 19 апреля. С докладом на собрании выступил начальник электродепо тов. Зенков. Огласив Указ правительства, он доложил о состоянии дисциплины в коллективе и о мерах по переводу предприятия на военное положение.

Выступая в прениях, рабочие критиковали недостатки, вносили деловые предложения. Выяснилось, что за последнее время

Итоги соревнования во второй декаде апреля

Решение Дорожной комиссии

Подведя итоги социалистического соревнования во второй декаде апреля, Дорожная комиссия определила места хозяйственников:

ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

Первое место заняло Камышловское отделение, перевыполнившее все измерители. Второе место присуждено Тюменскому отделению, третье — Свердловскому, последнее — Кузинскому.

По техническим станциям первое место попрежнему занимает станция Вагай, на второе отнесена Свердловск-сортiroвочная и на третье — Дружинино.

По объединенным станциям на первое место отнесена ст. Богданович, на второе — Камышлов, на третье — Свердловск-пассажирская.

По грузовым станциям первое место заняла Сан-Донато.

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Первое место попрежнему занимает депо Н.Тагил. Второе место присуждено депо Тюмень и третье — Свердловск-пассажирская. На последнем месте — Свердловск-сортiroвочная.

По паровозным отделениям первое место заняло Кузинское, второе — Тюменское, третье — Н.Тагильское и последнее — Надеждинское.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Первенство завоевал Егоршинский вагонный участок. На втором месте — Камышловский, на третьем — Гороблагодатский и на последнем — Надеждинский.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

Попрежнему первое место занимает Тюменская дистанция, второе — Кыновская и третье — Туринская. На последнем месте — Алапаевская.

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ

Первое место попрежнему занимает дистанция связи Свердловск-сортiroвочная, второе — Камышловская, третье — Тюменская, последнее — Надеждинская.

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ

Попрежнему на первом месте вокзал станции Нижний Тагил. На втором месте — Тюмень, на третьем — Свердловск.



Новая обмазка для очистки колесных пар

В практике некоторых дорог разработан и применяется новый состав обмазки для очистки колесных пар от грязи, ржавчины и краски. По своим качествам она значительно лучше, чем применяющиеся теперь и рекомендованные специальными инструкциями обмазки.

Состав этот готовится из негашеной извести — 30 процентов (по весу), кальцинированной соды — 20 процентов и воды — 50 процентов.

Очищаемая поверхность покрывается тонким слоем состава, имеющего густоту сметаны, на 15 — 20 минут (существующие обмазки требуют 2—2,5 часа), после чего струей холодной воды состав смывается.

Преимуществом этой обмазки является то, что для ее смывания не требуется горячей воды и выдержка колесной пары в обмазанном состоянии по времени снижается в 7—8 раз.

Ф. СИЛАЕВ — инспектор группы изобретательства.

Ручная реновация слесарных пил

В последнее время мною освоена ручная реновация слесарных пил. За смену я восстанавливаю их до 20 штук. В качестве подкладки при пересечке применяю плитку из малодифцитного вагонного баббита. Форма зубила приведена на рисунке.

Пересечку делаю следующим образом. Напильник прочищаю от имеющейся в насечках стружки и произвожу отпуск, потом напильник, помещенный на баббитовую плиту, перескается (причем насекается по одной наиболее мелкой насечке). Последней операцией является

закалка (в масле). Так как от качества закалки зависит срок работы напильника, то на нее сле-



дует обращать особое внимание и находить наилучший режим. Е. ЗОТОВ — слесарь мастерских Егоршинской дистанции пути.

Мое предложение

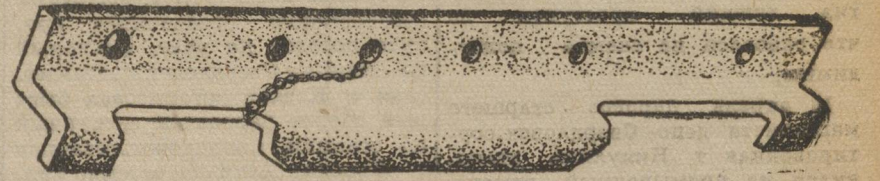
Мастерская Егоршинской дистанции пути производит среди других работ — восстановление накладок. Делается это так: у нагретой в кузнечном горне лопнувшей накладки срубуют фаски, а после остывания и очистки окалины — заваривают.

Я предлагаю изменить технологический процесс восстановления. Вместо нагрева и срубания в кузнице фасок в месте трещины производить раззенковку метала (см. рисунок) на сверлиль-

ном станке и подрубку его зубилом.

Работа производится одним человеком, а не двумя, как это делается при старом способе восстановления. Таким образом, повышается производительность труда рабочего, используется сверлильный станок, а самое главное — повышается качество сварки, так как нет окалины.

А. АФАНАСЬЕВ — зав. путейскими мастерскими.



Работы рационализаторов-паровозников

Рационализаторы и изобретатели депо Свердловск-сортiroвочная настойчиво борются за улучшение работы своего предприятия.

Начальник депо т. Перекальский и инженер т. Гаевский провели ценное мероприятие по организации поточности экипировки паровозов. Инженер т. Брысин освоил технологию выработки карбида. Инженеры тт. Шмидель, Исайко и приемщик НКПС т. Скорынин анализируют причины поломок больших конвейерных винтов машины стокера и разрабатывают профилактические мероприятия.

Большое внимание уделяется вопросам своевременного и высококачественного ремонта па-

ровозов. Инженер т. Перекальский внедряет ценное мероприятие по установке дополнительного центробежного насоса в машинном отделении цеха тепловой промышленности, которое при малых затратах средств увеличивает пропускную способность цеха на 50 процентов, вследствие чего ликвидируются перебои в ремонте.

Над интересными темами работают тт. Парходько, Михеев, Миролюбов, Рябоконь, Васильев, Игнатов, Гоголев и многие другие.

Изобретатели и рационализаторы решили провести большую работу по передаче технических знаний широкому кругу паровозников.

В группе изобретательства

Главный механик Невьянского цементного завода т. Нехода обратился в группу изобретательства с просьбой выслать чертежи лампы горелки Лапина (см. «Путевку» за 23 марта) для изготовления ее на своем пред-

приятии. С таким же запросом обратились депо Егоршино, Камышлов, Тюменские механические мастерские грузовой службы. Чертежи этим предприятиям высланы.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.