

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 135 (2429)

Четверг, 18 ноября 1943 г.

Год издания 11-й
цена 15 коп.

Шире развернем соревнование коллективов топливных складов

Очень важным и ответственным звеном в системе железнодорожного конвейера являются экипировочные устройства, ибо четкая бесперебойная работа угольных складов, эстакад, механизмов, как известно, решает успех поездной работы в условиях суровой уральской зимы.

Железнодорожники, и в первую очередь, руководители паровозного хозяйства хорошо помнят, какие испытывала затруднения Свердловская магистраль по причине плохой работы угольных складов Надежинска, Тюмени и некоторых других. В прошлую зиму здесь вереницами простаивали паровозы в ожидании набора угля, поезда срывались с графика, нередко отмечались совсем.

Вывод из этих уроков прост и ясен для каждого командира, для каждого железнодорожника. Продолжительный летний период нужно было использовать для самой тщательной подготовки к зиме этого участка железнодорожного хозяйства, являющегося столь уязвимым в условиях уральских морозов и метелей. Но первые же холода наступившей зимы показали, что выводы из этих уроков работниками топливного хозяйства сделаны по-разному.

Плохо работали в зиму 1942-43 года топливные склады Надежинского паровозного отделения. Не подготовленные летом механизмы — краны, транспортеры — в трудные зимние дни часто выходили из строя.

Но беспечные руководители Надежинского паровозного отделения Усатых и его заместитель Гершов продолжают и этой зимой безответственно относиться к своим обязанностям. За развал кранового хозяйства, плохой ремонт механизмов Усатых был подвергнут начальником дороги административному аресту. Но, как видно, и эта суровая мера не подействовала на этого горе-руководителя. Первые же морозы вызвали

сбои в работе Верхотурского угольного склада. Имеющийся здесь кран четвертый месяц находится в ремонте на Свердловском отделении и наверное простоит еще столько же, пока заместителю начальника Свердловского паровозного отделения т. Кобринскому по-настоящему не укажут, что такой задержкой ремонта он также повинен в плохой работе верхотурских топливников.

Не в пример топливному складу Верхотурья работает коллектив склада Свердловск-пассажирская (начальник т. Пургин), завоевавший в предоктябрьском соревновании дорожное переходящее красное знамя. Здесь сумели использовать силу соревнования и передовой опыт для поднятия производительности труда, для подготовки хозяйства к зиме.

Последователь Героя Социалистического Труда Аняния Черепанова тов. Коновалов, применяя метод знатного машиниста — крановщика, сократил больше, чем в два раза норму времени на подачу тонны угля. Здесь нет ни одного случая задержки паровозов под экипировкой.

Сегодня мы публикуем письмо передовых механиков-крановщиков топливного склада Свердловск-экипировочная, с вызовом на социалистическое соревнование за четкую работу угольных складов, бесперебойную экипировку локомотивов. Этот вызов должны широко подхватить все работники топливного хозяйства и применяя в своей повседневной работе опыт Аняния Черепанова, добиться отличной экипировки паровозного парка, тем самым создать все условия для четкой, бесперебойной работы дороги в зиму 1943-44 года.

Первейший долг железнодорожников сейчас — с честью оправдать высокую сталинскую оценку работы железнодорожного транспорта, полностью выполнить обязательство, взятое железнодорожниками в новогоднем письме уральцев товарищу Сталину.

ЭСТАФЕТНЫЕ ПОЕЗДА

С приближением знаменательного дня, когда трудящиеся Урала будут рапортовать товарищу Сталину о выполнении своей новогодней клятвы, ширится соревнование железнодорожников за скоростное продвижение поездов, за усиление помощи фронту.

Эстафетные, скоростные маршруты организует помощник начальника распорядительного отдела по поездной работе т. Крохин. В его смену по социалистическому договору на одну смену дежурный по Кузинскому отделению тов. Скворцов и диспетчер тов. Костылев пропустили восемь эстафетных поездов. В среднем норма участковой скорости была перевыполнена на 2,1 км в час. Сверх плана, ранее графика привел маршрут машинист тов. Кутеев.

В этот же день диспетчер Дружининского участка тов. Андрианов организовал пять эстафетных поездов, которые проследовали с перевыполнением нормы участковой скорости на 5 километров в час.

Выполняя договор на одну смену с тов. Крохиным, организовал четыре эстафетных поезда диспетчер Кузинского участка тов. Поль. Все поезда проследовали с перевыполнением участковой скорости более, чем на 3 километра в час.

Выполнил свое обязательство и диспетчер Синарского участка Свердловского отделения тов. Галин. Он обеспечил бесперебойное продвижение поездов с перевыполнением нормы участковой скорости на 2 километра в час.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 15 ноября

В течение 15 ноября на КОРОСТЕНЬСКОМ направлении наши войска овладели районным центром Киевской области КАГАНОВИЧ (ХАБНОЕ), районным центром Житомирской области БАЗАР, а также заняли более 40 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты МАРЬЯНОВКА, ЯБЛОНЬКА, РАГОВКА, РУДНЯ ОСУШНЯ, БОЛЬШИЕ МИНКИ, НЕДАШКИ, САВНИКИ, КСАВЕРОВ, СКУРАТЫ, ВЛАДОВКА, ЮЗЕФОВКА.

В районах западнее ФАСТОВА и юго-восточнее ЖИТОМИРА наши

войска отбивали контратаки крупных сил пехоты и танков противника.

Южнее и юго-западнее РЕЧИЦЫ наши войска, сломив сопротивление противника, овладели сильно укрепленными опорными пунктами его обороны КРАСОСЕЛЬЕ, ХРАБРЫЙ, РОВНОЕ, КОРОСТАНЬ, ПОДМОСТЬЕ, ДЕМЕХИ, МОЛЧАНЫ, КАПОРОВКА, БУДКА, АНДРЕЕВКА, РОМАНОВКА, ОСИПОВКА, УДАЛЕВКА, ТИХАНОВКА и железнодорожной станцией ДЕМЕХИ, прервав таким образом сообщение по железной и шоссейной дорогам ГОМЕЛЬ—КАЛИНКО-

ВИЧИ. В боях противник понес огромные потери в живой силе и технике.

На КЕРЧЕНСКОМ полуострове наши войска продолжали вести бои по расширению плацдармов в прежних районах.

На других участках фронта — разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 14 ноября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 114 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 19 самолетов противника.

Оперативная сводка за 16 ноября

В течение 16 ноября на КОРОСТЕНЬСКОМ направлении наши войска заняли более 60 населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ТАРАСЫ, ЗВИЗДАЛЬ, БУДА КЛЕЩЕВСКАЯ, ЛОЗНИЦА, ЛЮБАРКА, КАЛИНОВКА, ОБЫХОДЫ, МЕДЫНОВАЯ СЛОБОДА, ЛИПШАНЫ, МЕЛЕНА, ЗЛОБИЧИ, ШЕРШНИ, КОВАЛИ, ТУРЧИНКА и железнодорожные станции ЧЕПОВИЧИ, ТУРЧИНКА.

В районах ФАСТОВА и юго-восточнее ЖИТОМИРА наши вой-

ска отбивали контратаки крупных сил пехоты и танков противника.

В районе РЕЧИЦЫ наши войска овладели сильно укрепленными опорными пунктами противника БЕЗУЕВ, ГАРИВОДЫ, САЛТАНОВО, КРЫНКИ, ЛИЗКИ, БАБИЧИ, КОРОВАТИЧИ, ПЕРЕВОЛОКА, БИШЕМИР, ПЕТРИЦА и железнодорожной станцией БАБИЧИ. Как и в предыдущих боях, противник понес огромные потери в живой силе и технике.

В районе севернее ГОМЕЛЯ наши войска вели бои по расшире-

нию плацдарма на правом берегу реки СОЖ и овладели рядом сильно укрепленных пунктов противника, значительно улучшив свои позиции.

На других участках фронта — разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 15 ноября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 81 немецкий танк. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 8 самолетов противника.

На Коростеньском направлении наши войска освободили от немецких захватчиков более 60 населенных пунктов, а также овладели станцией Чеповичи на железной дороге Малин—Коростень и станцией Турчинка на железной дороге Житомир—Коростень. За день боев уничтожено свыше 1.000 немецких солдат и офицеров. Захвачены 19 орудий, 2 склада боеприпасов, вещевой склад и много других трофеев. На одном участке немецкие танки атаковали подразделение, где командиром тов. Валеев. Наши бойцы гранатами вывели из строя 6 вражеских танков. Немецкие танкисты пытались спастись бегством, но были уничтожены огнем из автоматов. На другом участке группа саперов, во главе с капитаном Григорьевым, напала на немецкий обоз. Советские бойцы уничтожили свыше 50 гитлеровцев. Захвачено 2 орудия и 45 повозок с военным имуществом.

В районе Фастова и юго-восточнее Житомира наши войска, отбивая контратаки противника, сожгли и подбили 35 немецких танков и 7 самоходных орудий. Большой урон нанесен и мотопехоте противника. Только на одном участке немцы оставили на поле боя свыше 600 трупов своих солдат и офицеров и 40 разбитых автомашин.

Советская авиация продолжала наносить удары по скоплениям немецких войск. Наши штурмовики и бомбардировщики повредили и уничтожили до 20 танков, 90 автомашин, рассеяли и частью уничтожили до батальона гитлеровцев.

В районе Речицы противник, подтянув резервы, безуспешно пытался остановить наступление наших войск. Сломив сопротивление противника, бойцы Н-ского соединения овладели несколькими сильно укрепленными опорными пунктами и железнодорожной

станцией Бабичи. В течение дня уничтожено до полка немецкой пехоты. Нашими частями захвачено много орудий, автомашин, несколько крупных складов и другие трофеи.

Севернее Гомеля наши войска вели бои за расширение плацдарма на правом берегу реки Сож. Части Н-ского соединения атаковали противника и заняли несколько его опорных пунктов. Немцы неоднократно пытались вернуть потерянные позиции, но были отброшены. В бою за эти опорные пункты наши бойцы истребили до 1.500 гитлеровцев. Захвачено у немцев 8 самоходных и 24 полевых орудия, 11 минометов, 170 станковых и ручных пулеметов, склад боеприпасов, продовольственный и вещевой склады. Взятые пленные.

В Черном море потоплены 4 быстроходных десантных баржи и сторожевой катер противника.

Несколько партизанских отрядов, действующих в Ровенской области, в течение октября пустили под откос 13 воинских эшелонов и 2 восстановительных поезда противника. Группа автоматчиков партизанских отрядов имени Молотова, имени Боженко и «За победу» обстреляли и забросали гранатами немецкую автоколонну. Уничтожено 24 грузовых автомашины и убито несколько десятков немецко-фашистских оккупантов.

Пленный штаб — фельдфебель штабной роты 146 мотополка 25 немецкой танковой дивизии Франциск Железник рассказал: «25 танковая дивизия находилась с начала 1943 года в Норвегии, в районе Осло. В состав дивизии входят: 9 танковый полк, 146 и 147 мотополки, 91 артполк, разведотряд, саперный и зенитный батальоны, батальон связи и другие подразделения. В сентябре эту дивизию перебросили из Норвегии во Францию, а потом еще

иногда отправляли на советско-германский фронт. Предполагалось, что дивизия будет действовать в районе Кривого Рога, но пока мы были в пути, на Киевском участке фронта создалось очень тяжелое положение. 6 ноября нас в ходе боя в районе Фастова. За несколько дней боев мы понесли большие потери. Положение особенно усложнилось после того, как русские танкисты прорвались в наш тыл и разгромили штаб дивизии».

Жители Савеевского сельсовета, Смоленской области, составили акт о зверствах немецко-фашистских захватчиков. В акте говорится: «С первых же дней оккупации гитлеровцы начали творить дикий произвол над советскими гражданами. Фашистские мерзавцы врываются в дома, грабят и убивали мирных жителей. По нашим селам как бы прошел черный мор. В мае прошлого года немцы сожгли 15 селений Савеевского сельсовета. Огнем уничтожены сотни жилых домов и колхозных построек. В селекции Ново-Никольское гитлеровские палачи расстреляли 11 женщин и детей. В деревне Сефрянка фашистские изверги загнали в один дом 18 жителей и заживо сожгли их».

Отступая под ударами Красной Армии, немцы угоняли население. Спасаясь от гитлеровцев, многие жители с риском для жизни бежали в пути. Однако, сотни советских людей были пойманы и насильно угнаны на каторжные работы в Германию. Подгоняемые немецкими солдатами, наши односельчане, полурасдетые и голодные, со слезами покидали родную землю. Трудно передать словами те жуткие картины, свидетелем которых мы были». Акт подписали жители деревни Ново-Никольское: Владимир Лавиченков, Надежда Лавиченкова, Матрена Муравьева, Анастасия Лавиченкова и другие.

Трибуна СТАХАНОВСКОГО ОПЫТА

Скоростное снабжение паровозов углем в зимних условиях

А. ЧЕРЕПАНОВ—Герой Социалистического Труда, машинист углеподъемного крана топливного склада Свердловск-сортировочная

Трижды за время Отечественной войны я давал священную клятву товарищу Сталину работать, не покладая рук, отдавать все свои силы и опыт на помощь фронту. Трижды я свято выполнил свою клятву: бригада моего углеподъемного крана крепко удерживает первенство в социалистическом соревновании, в любую погоду—в летнюю ли жару, в зимние морозы и бураны,—бесперебойно снабжает топливом паровозы и тем самым ускоряет их экипировку в два—три раза.

Наступила суровая уральская зима—страшное время для железнодорожников. В этот напряженный период каждый из нас должен выдержать испытания трудностей зимы, преодолеть их побольшевикски, самоотверженным трудом доказать свою любовь и преданность родине, любимому товарищу Сталину, всеми силами помочь наступающей Красной Армии—скорее добить кровожадного фашистского зверя.

В условиях войны особо важное значение приобретают быстрый оборот паровозов и вагонов и работа локомотивов строго по графику. Чем скорее паровоз снабжен углем, тем быстрее он будет выдан под поезд, а это значит, что фронт и предприятия военной промышленности во-время получат все необходимое. В этой трибуне стахановского опыта я и хочу рассказать о методах своей работы в зимних условиях по скоростному снабжению паровозов топливом.

1. БЕРЕЖНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ДВИЖУЩИМСЯ ЧАСТЯМ МЕХАНИЗМА.

В зимних условиях бесперебойная работа углеподъемного крана может быть только при абсолютной исправности и четком взаимодействии всех без исключения частей механизма. Поэтому бережный лунинский уход за краном является основным, решающим условием моей работы.

Перед дежурством, как правило, обязательно тщательно осматриваю весь механизм, проверяю целостность каждой детали. Легким обстукиванием частей механизма обнаруживаю ослабление и сразу же подвинчиваю ослабшие болты, гайки. В сильные морозы, перед работой, обязательно пробую действие механизма в нерабочем и рабочем состоянии, тщательно следя за движущимися частями крана.

Исключительно большое внимание уделяю регулярной и тщательной смазке механизма. Смазывание производю по инструкции—периодически через каждые два—три часа в то время, когда паровозы не стоят под топливоснабжением. Регулярной смазкой предупреждаю износ движущихся частей механизма и тем самым (в этом как раз принцип метода Лунина) удлиняю срок их службы.

Самой ответственной частью крана является червячная передача механизма подема стрелы. Червячное колесо (шестерня) быстрее, чем другие детали, поддается износу. Для того, чтобы предупредить и устранить самую возможность выхода шестерни из строя, я работаю так: при подеме стрелы всегда опускаю грейфер на землю, избегая тем самым износа червячной шестерни, снижая нагрузку на ее, так как один только грейфер весит 2100 килограммов. Об этом часто, к сожалению, забывают даже старые опытные машинисты.

Необходимо также регулярно заливать смазкой ванну шестерни, периодически менять старую смазку и ни в коем случае не допускать подема и спуска стрелы с грузом.

Таким образом первым неперемным условием моей работы является бережный лунинский уход за всеми частями механизма крана и обязательное устранение даже самых незначительных неисправностей перед работой и во время нее.

II. ЛУНИНСКИЙ УХОД ЗА КОТЛОМ

Срок работы крана между промывками мною удлинен на 25—30 дней (в два раза против нормы) благодаря лунинскому уходу за котлом. По моему предложению, чтобы питать котел водой с антинакипином, в одну из промывок был установлен продувательный кран по типу Эверластинг. Это позволило систематически производить продувку котла и чистку дымогарных труб. Надо заметить, что чистку почти половины труб я производю до промывочного ремонта во время работы.

Питание котла водой всегда производю минимальными порциями, чтобы не допускать охлаждения котла. С этой же целью шуровочное отверстие держу плотно закрытым—холодный воздух не должен попадать в топку.

Вторым условием моей работы является лунинский уход за котлом, удлинение срока его работы между промывками и тем самым наиболее рациональное использование углеподъемного крана для нужд нашего транспорта.



Коллективы топливных складов, выходите на соревнование!

Наступила суровая уральская зима. От нас, машинистов углеподъемных кранов, помощников машинистов, углеподатчиков и калибровщиков во многом зависит быстрое снабжение паровозов углем.

Коллектив нашего склада Свердловск-сортировочная, борясь за выполнение клятвы товарищу Сталину, за 10 месяцев этого года поднял производительность труда в среднем до 170 процентов, сократил простой паровозов под топливоснабжением на 180 проц. и простой локомотивов в ожидании снабжения—на 273 проц., что дало возможность сэкономить на паровозах более 800 тонн угля.

Воодушевленные докладом товарища Сталина, мы взяли обязательство работать еще лучше, еще напряженнее, чтобы с честью выполнить клятву уральцев любимому вождю и полководцу. Отдавая все свои силы на помощь фронту, мы сократим простой паровозов на складе до 20 минут при норме 40, сделаем достоянием всех машинистов кранов опыт работы нашего знатного крановщика Героя Социалистического Труда Аналия Черепанова и добьемся сокращения времени на подачу одной тонны угля до одной минуты при норме 3; будем применять угольные отходы для подачи на паровозы на 5 проц. больше нормы; используем эти же отходы для отопления кранов и сэкономим к 1 января 60 тонн угля.

Просим руководство дороги в январе провести совещание лучших стахановцев и командиров угольных складов, на котором подвести итоги социалистического соревнования.

Вопреки зимним трудностям, обеспечим скоростное снабжение паровозов углем, усилим нашу помощь фронту!

А. ЧЕРЕПАНОВ—Герой Социалистического Труда, **А. БЕЛЬКОВ**, **М. КУЛИНИЧ**—машинисты-крановщики, **К. ТУГУЗБАЕВ**—пом. машиниста, **А. ЖИЖИН**—бригадир углеподатчиков, **С. АБРАШИТОВА**—калибровщица, **И. ПЕЛЬЦ**—секретарь парторганизации, **Н. ПОРОШИН**—начальник склада.

III. НАБОР ВОДЫ

Машинистам, работающим на углеподъемных кранах «Кировец», приходится тратить непроизводительно очень много времени на набор воды. Каждый заезд под гидроклонку отнимает полтора часа, а так как вода в течение суток набирается четыре раза, то кран не работал непосредственно на подаче угля до 6—6,5 часа.

Так работать в военное время, когда дорога каждая минута, преступление. Мы с помощником машиниста тов. Тугузбаевым практикуем следующее: набор воды производим в процессе работы из тендера паровоза, который снабжаем топливом.

Резиновый шланг (водогон) соединяется с тендером и подводится к водяному баку крана. Чаще всего набор воды мы производим во время работы крана или замера угля и его калибровки на тендере паровоза.

Третьим условием является снабжение крана водой в процессе работы, что позволяет нам за дежурство дополнительно снабжать топливом 4—5 паровозов.

IV. СОВМЕЩЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ И ПАРАЛЛЕЛЬНОСТЬ РАБОТ.

Для ускорения экипировки паровозов мы начали применять совмещение операций и параллельность работ.

Для полного использования емкости преффера мы производим сбор рассыпанного угля в одно место. Делаем это во время между подходами паровозов. Эта операция дает возможность более производительно использовать грейферный механизм крана, сократив излишние проезды крана и передвижение снабжаемого топливом паровоза.

Грейфер с набранным углем всегда держу наготове, подняв стрелу в ту сторону, с которой должен подойти паровоз. Как только он становится на место, сразу же поднимаю грейфер и подаю уголь на тендер.

Раньше, при топливоснабжении, я сначала делал, как и многие машинисты, поворот стрелы, а затем производил спуск грейфера. Теперь же при повороте стрелы опускаю и грейфер для второго набора угля и тем самым совмещаю две операции. На этом я экономлю несколько минут, но за весь рабочий день накапливается время, необходимое для снабжения топливом дополнительно одного—двух паровозов.

Изучив условия работы, пришел к выводу, что рационально используя пути склада, можно одним краном одновременно снабжать углем два паровоза.

Заключив подачу топлива на один паровоз, машинист, обыкновенно, терял непроизводительно в ожидании подхода другого локомотива 20—25 минут. Теперь же и это время бригада использует рационально.

Паровозы становятся с обеих сторон крана. Сначала снабжается углем один паровоз. Когда же на тендере этого паровоза начинается калибровка, приступаю к подаче топлива на второй паровоз. Это значительно сократило простой паровозов под набором топлива даже при пачковом подходе их.

Четвертым условием моей работы является совмещение операций и параллельность работ, позволяющих мне высокопроизводительно использовать каждую минуту рабочего времени, какими бы суровыми и сложными ни были зимние условия работы.

Наш углеподъемный кран длительное время носит почетное звание лучшего крана на Свердловской дороге. Даже в самые сильные морозы мы подаем на тендер паровоза одну тонну угля за 0,8—0,9 минуты при норме 3 минуты, достигнув, таким образом, производительности 450—500 и более тонн угля в смену.

Включаясь в социалистическое соревнование машинистов углеподъемных кранов и калибровщиков за скоростное снабжение паровозов в условиях суровой уральской зимы, бригада моего крана берет обязательство добиться новых достижений и завоевать почетное право первыми подписать годовой отчет-рапорт уральцев товарищу Сталину.

Ответственный редактор

П. А. МАРКОВ