

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 150 (2623)

Четверг, 14 декабря 1944 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Выполнять план ремонта паровозов

С наступлением холодов дорога резко ухудшила работу, увеличилось сбой в продвижении поездов. Главной причиной этого оказалась плохая работа паровозников, неподготовленность к зиме паровозного хозяйства и в первую очередь локомотивов.

Из-за систематического невыполнения плана подъемочного и промывочного ремонта паровозный парк дороги не был оздоровлен. И только лишь ударили первые морозы, как паровозники стали допускать массовые случаи брака, начались порчи паровозов в пути следования, машины заходили на межпоездной ремонт.

Только в ноябре паровозниками было допущено около 1000 случаев брака, из которых свыше 100 произошли по причине плохого ремонта. За этот же месяц паровозные депо недодали под поезда 327 локомотивов.

Еще труднее стало в декабре, когда на дороге усилились морозы, усложнилась работа. Руководители паровозного хозяйства, начальники депо несмотря на строгие требования приказов НКПС попрежнему проваливают программу всех видов ремонта, не принимают необходимых мер для оздоровления паровозного парка.

Насколько плохо организован подъемочный ремонт, свидетельствует тот факт, что за первую декаду этого месяца выполнено всего лишь 14 процентов задания. Да и могли ли сделать больше, если паровозы на подъемке простаивают в три-четыре раза дольше установленного времени.

Крайне неудовлетворительно ведется и промывочный ремонт. В течение лета и осени паровозные депо не сумели пропустить через промывку нужное количество паровозов, в результате чего на дороге сейчас 20 процентов рабочего парка локомотивов работают с перепробегом. Не мудрено, если на этих паровозах машинисты пережигают уголь, допускают остановки по нагону пара, порчи котла и прочее.

Слишком медленно, а зачастую и неброкачественно ремонтируют-

ся у нас паровозы, нет еще настоящей организованности и культуры в работе комплексных бригад. Недостает слесарей, а имеющиеся силы расставлены плохо, перебрасываются с одной работы на другую. Неудовлетворительно работают подсобные цеха, нехватает запасных частей, деталей, инструмента. Особенно этим отличается депо Свердловск - сортировочная. Здесь не помнят случая, чтобы хоть когда-нибудь выполнялся план подъемки, простой в ремонте систематически превышает норму почти в шесть раз. По количеству брака, недоач паровозов это депо также побил рекорд. Первой виной в этом руководители депо и в первую очередь тов. Скопина, который не занимается вопросами организации ремонта паровозов.

Армия уральских паровозников богата передовыми людьми. На дороге много не только машинистов-лунинцев мастеров вождения поездов, но и мастеров ремонта локомотивов. Давно известны нашим железнодорожникам имена Минаева, Шлыкова, Матафонова, Поторочина, Черенко, Деятярова и многих других. Это бригадиры цехов подъемочного и промывочного ремонта, им не раз присуждалось звание лучшего работника своей профессии. С такими людьми можно добиться коренного улучшения ремонта и содержания рабочего парка. Нужно только руководителям паровозного хозяйства и в первую очередь начальникам депо по-настоящему организовать производство ремонта паровозов, укомплектовать комплексные бригады, поднять их роль в депо. Необходимо также улучшить работу подсобных цехов, наладить производство запасных частей и инструмента. В этом деле могут оказать необходимую помощь в порядке шефства промышленные предприятия.

Трудности зимней работы еще впереди, но они будут вполне преодолены, если только паровозники приведут в порядок и оздоровят весь локомотивный парк, если каждый машинист будет по-лунински ухаживать за машиной, по-кривоносски водить поезда.

В УПРАВЛЕНИИ ДОРОГИ

Выполняя приказ наркома тов. Л. М. Кагановича № 363 об улучшении обслуживания пассажиров, коллектив Свердловского вокзала с помощью городских организаций за 5 месяцев хозяйственным способом построил новое кассовое здание стоимостью в 650 тысяч рублей.

За отличное выполнение строительных работ начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов награжден значком

«Ударнику сталинского призыва» тов. Бабарыкина А. И. — зам. начальника пассажирской службы, т. Ближнюк А. А. — начальника участка Уралэлектромонтаж и т. Лешкова Т. К. — бригадира плотников. Девять участников строительства награждены значком «Отличный строитель». Прораб т. Разбежкин Н. К., начальник вокзала т. Савостин И. Ф.; ревизор-архитектор т. Рябов В. Н. и ряд других премированы денежными суммами.

Железнодорожник! Все ли ты сделал, чтобы выполнить клятву вождю?

С высокой скоростью

Смена дежурного по Тюменскому отделению тов. Андреева — диспетчер Поклевского участка т. Шампаров и Вагайского тов. Наумов, организовала 10 декабря скоростное продвижение порожнякового состава. Приняв поезд по Поклевской в 9 час. 20 мин., она до 18 часов сдала его на Омскую дорогу.

Поезд вели бригады машинистов тт. Козлова и Посаженикова, дав среднесуточную скорость в 713 километров.

В. ПЕТРОВ — зам. начальника отделения.

25 вагонов сверх задания

10 декабря, в день усиленной выгрузки, хорошо потрудились коллектив станции Надеждинский завод. Дежурный по станции тов. Мерсиянов четко организовал работу своей смены. В этот день было выгружено 25 и погружено 16 вагонов сверх задания.

Особенно отличились в работе составитель т. Васильев, сцепщик т. Молодяников и весовщик тов. Носков.

Безмятежный Скопин

10 паровозов не выдало под поезда за сутки 12 декабря паровозное депо Свердловск-сортировочная. Основные причины этого — брак в работе паровозников и межпоездной ремонт.

Машинист Барышкинов из-за недобора воды на станции Капраново, расплавил предохранительные пробки и на перегоне Перегон-Сортировочная потушил паровоз. Перегон был занят в течение 3 часов 17 минут. Паровоз встал на ремонт и за истекшие сутки все еще не вышел из депо. 7 часов из-за ремонта инжектора простоял в депо паровоз машиниста Палкина. Свыше 17 часов каждый ремонтировались паровозы машинистов Гуляева и Елисеева, отправление 10 поездов было сорвано.

Случаи брака по вине машинистов возросли. В то же время труд комплексных бригад в депо не организован. Локомотивы ремонтируются медленно и неброкачественно. Но безмятежно живет начальник депо т. Скопин. Его ничуть не волнует, что возглавляемое им депо тормозит работу всей дороги.



Герой Социалистического Труда Ананий Калистратович ЧЕРЕПАНОВ — лучший машинист углеподъемного крана нашей дороги. В ноябре тов. ЧЕРЕПАНОВ выполнил задание на 201 проц. и втрое сократил время подачи угля на паровозы.

Тяжеловесные поезда

Подводя итоги своей работы за 11 месяцев, железнодорожники Туринского узла взяли на себя повышенные обязательства с тем, чтобы успешным выполнением и перевыполнением годовой программы дать достойный новогодний рапорт вождю народов товарищу Сталину.

Машинисты паровозного депо, преодолевая трудности в связи с наступившими морозами, с высокой скоростью водят тяжеловесные поезда строго по паркомовскому графику. 1 декабря машинист т. Ста-

роверов Я. А. по участку Туринск-Тавда провел поезд, на 300 тонн превышающий норму, с превышением технической скорости на 2,7 километра в час и на 2,4 часа ускорил оборот паровоза.

Поезд на 500 тонн тяжелее нормы провел 8 декабря машинист т. Архипов П. И. С большой скоростью провел тяжеловесный поезд также машинист т. Чубаров А. Г.

ДЕМИН — секретарь узлового парткома.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 13 декабря

В течение 13 декабря в ВЕНГРИИ севернее и северо-западнее города МИШКОЛЦ наши войска, продолжая наступление, с боями заняли населенные пункты КАЖМАРК, КЕНДИ, ТОМОР, ЛАК, АБОД, БАЛАЙТ, ФИНКЕ, МУЧОНЬ, ШАЙО-КАЗИНЦ, АЛШО и железнодорожные станции ХАЛМАЙ, ФИНКЕ, БАРЦИКА.

Северо-восточнее БУДАПЕШТА наши войска овладели населенными пунктами СУРДОКПОШПЕНИ, БЭЛАХАЛОМ, ЧЕЧЕ, КУТАШО, НОГРАД-ШИПЕК, ГЕД, КИШАЛАГ, ИШАСЕГ и железнодорожными станциями СУРДОКПОШПЕНИ, ЧО-

Севернее города Мишколц наши войска вели наступательные бои

МАД, ИШАСЕГ. В боях за 12 декабря на территории ВЕНГРИИ в районах севернее МИШКОЛЦ и северо-восточнее БУДАПЕШТА войска 2-го Украинского фронта взяли в плен 1700 немецких и венгерских солдат и офицеров.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов бои местного значения.

За 12 декабря наши войска подбили и уничтожили 29 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 11 самолетов противника.

Бойцы Н-ского соединения выбили немцев из сильно укрепленных по-

зиций и, продвигаясь вперед, овладели населенным пунктом Аבוד, расположенным в пяти километрах восточнее города Сендрьо. Наши войска, продвигаясь по долине реки Шайо, с боями заняли несколько населенных пунктов. В течение дня уничтожено до 300 немецких солдат и офицеров и подбито 6 танков противника.

Северо-восточнее Будапешта продолжались упорные бои. Противник непрерывно пополняет и усиливает свои войска, обороняющие подступы к венгерской столице. Отбивая вражеские контратаки, советские пехотинцы, при поддержке танков и ар-

(Окончание на 2 стр.)

Паровозники! Ваше место в авангарде борьбы за преодоление трудностей уральской зимы

Застигнутые врасплох

Морозы застали врасплох многих паровозников депо Камышлов. Не подготовив свои локомотивы к зимней работе, халатно ухаживая за ними, отдельные машинисты с наступлением зимы допустили случаи грубого брака, дезорганизуя движение поездов.

Машинист Петухов бросил состав на участке из-за отсутствия на паровозе угля и воды. Кириллов, Демин и Борзых разморозили стокерные машины, и в то время, как сейчас паровозы особенно нужны для продвижения грузов фронта и промышленности, их локомотивы длительное время стояли в ремонте.

Машинист Мартыанов допустил два случая разрыва составов. Филатов также допустил разрыв поезда и вывел его по частям. Ивуккин, допустив порчу паровоза, бросил состав и затребовал резервный паровоз. Безответственным, разгильдяйским отношением эти машинисты причинили большой вред дороге. Отдельные из них, как Кириллов, Демин пытались оправдаться ссылками на якобы низкое качество угля. Но ведь на этом же угле машинисты тт. Кунцевич, Давыдов с успехом водят с высокой скоростью тяжеловесные поезда, на 1400 и более тонн тяжелее нормы.

Начальнику депо т. Рудову, его заместителям тт. Кашину и Глазуну, партийной и профсоюзной организацией следует немедленно сделать выводы из уроков работы в первые морозы. Нужно прежде всего усилить контроль за ремонтом и содержанием паровозов, усилить инструктаж молодых паровозников, укрепить дисциплину.

Допустимо ли такое явление, когда все комплексные бригады промычного цеха работают в дневную смену? Если ночью приходит паровоз, нуждающийся в срочном ремонте, ремонтировать его некому. Машина непроизводительно простаивает в депо до утра.

Чаще обязаны выезжать в эти дни с паровозными и поездными бригадами машинисты-инструкторы и инспекторы движения. Крепкую связь с паровозными бригадами должны осуществлять участковые диспетчеры, чаще разбираться с ними графики исполненного движения, сопровождать поезда, шире организовать соревнования за ускоренное их продвижение. Но в диспетчерском коллективе Камышловского отделения пока не чувствуется поворота к укреплению производственной дружбы с паровозниками.

В. РАССОШНЫХ.

В ожидании экипировки

— Когда же вы, товарищ Кокорев, выпустите паровозы? Ведь поезда стоят. Поторопитесь!

Дежурный по станции Ивдель т. Лупан с сердцем бросил телефонную трубку. Еще в 7 часов утра депо должно было выдать паровоз. Наступил вечер, а паровоза все еще не было. На фронтах погрузки в ожидании выводи весь день простояли готовые поезда № 1502 и № 1504.

Задержка произошла по вине склада топлива. Громадные простои локомотивов под экипировкой стали здесь обычным явлением. В первые же морозы на складе вышел из строя углеподъемный кран и снабжение паровозов производится вручную.

Ивдельский склад на Надеждинском отделении не исключение. Ни в Верхотурье, ни на станции Надеждинск склады топлива не обеспечивают нормальное снабжение паровозов топливом. Они оказались явно неподготовленными к зиме.

На Верхотурском складе часто выходит из строя и простаивает транспортер, а неисправный углеподъемный кран каждый раз приходится передвигать с места на место паровозом. Кушвинские паровозы простаивают в Верхотурье в очередях за топливом от 5 до 10 часов. На днях один паровоз простоял 9 часов 45 мин., вместо 2,5 по норме, а следующий был задержан даже на 11 часов.

К сожалению суровые уроки первых дней зимы ничему не научили руководителей паровозного отделения. Начальник отделения т. Усатых не принял решительных мер к улучшению работы складов топлива.

А. ШАДРИН.

Советы Н. А. Лунина

о работе в зимних условиях

Как предупредить нехватку воды в тендерном баке

С наступлением морозов на Томской дороге начались случаи брожения поездов на перегонах из-за нехватки воды в тендерном баке. Эти случаи стали в последнее время наиболее распространенным видом брака в работе паровозников. А ведь предупредить такое позорное для машиниста явление не так уж трудно.

Хочу дать машинистам несколько практических советов.

Как известно, набором воды в тендерный бак ведаёт кочегар. За ним надо следить, а иной беспечный машинист не контролирует работы кочегара, считая ниже своего достоинства заниматься такой «мелочью», как набор воды. Вот он из-за малоопытности или халатности кочегара и оказывается потом на перегоне без воды.

Машинист обязан руководить работой своей бригады. Он должен следить и за тем, чтобы вода набиралась до полной вместимости бака. А что порой получается на практике? Открыв люк тендерного бака, кочегар пускает воду, а сам тем временем берется за другое дело. Потом подбежит, посмотрит — бак как будто бы полон, и отводит в сторону хобот гидроклонки. Кочегар не учил при этом, что вода вспенена, что она встречает сопротивление перегородок, внутреннего крепления тендерного бака и находящегося в нем воздуха и поэтому за один прием не заполняет бак до верха. Вот и остаются недобранными четверти 2,5—3. А в пути именно этого количества и нехватает, чтобы довести поезд до пункта набора воды. Что нужно делать? Надо закрыть колонку, дать воде успокоиться, осесть, а потом добавить еще и, только убедившись, что бак полон, отвести хобот в сторону.

Ни в коем случае нельзя допускать обледенения водяного бака, образования наледи на его дне, стенках и перегородках. При замерзании льда на стенках бака уменьшается его полезный объем. Это обстоятельство следует учитывать еще тогда, когда машина находится на промывочном ремонте.

Обычно тендерный бак промывается холодной водой, которая удаляет ил, а не лед. Значит, зимой надо промывать обледеневший бак горячей водой, а при большом обледенении бака следует наполнять его горячей водой на несколько часов.

На станциях после набора воды нельзя оставлять открытыми или неплотно закрытыми люки бака, чтобы не пропускать в него холодный воздух. Во время эксплуатации паровозов нужно прогревать бак через инжекторы. На паровозах

ФД последнего выпуска обогревание водяного бака производится также отработанным паром, поступающим через паровыхлопную трубу стокера. Некоторые машинисты почему-то решили, что это ухудшает работу стокера, и разделили трубу, вследствие чего задняя часть тендерного бака совсем не обогревается.

При отправлении со станции, где находится пункт набора воды, тендерный бак должен быть наполнен до предела. Опытные машинисты подкачивают также побольше воды в котел.

Иногда бывает, что пройдет поезд всего один-два перегона, а в тендерном баке уже нет воды. Это происходит главным образом от того, что некоторые помощники машинистов, особенно новички, сильно закрепляют сальник у закачивающего вентиля инжектора Фридмана. Работу инжектора надо прекращать резким закрытием закачивающего клапана, иначе вода через вестовую трубу будет вытекать на путь, и тендерный бак быстро опустеет.

На паровозе ФД иногда от сотрясения на ходу поезда открывается вестовой клапан нагнетательного инжектора Натана. И в этом случае вода из тендерного бака вытекает наружу.

Такие случаи особенно часто происходят зимой, в мороз, так как бригада закрывает окно в будке и не следит по вестовой трубе за работой инжекторов.

Чтобы предупредить нехватку воды, надо не закреплять чрезмерно сальник у закачивающего вентиля инжектора Фридмана и чаще промазывать сальник. На паровозах ФД нужно внимательно следить за вестовым клапаном нагнетательного инжектора Натана.

На расходе воды сильно отражается теплотехническое состояние паровоза. Совершенно очевидно, что если исправны элементы пароперегревателя, паровая машина, краны Эверластинга, то расход воды значительно уменьшается. Значит, принимая паровоз из ремонта, старший машинист должен обращать особое внимание на эти части, а во время эксплуатации держать их под постоянным контролем. Краны Эверластинга должны быть хорошо притерты.

Выполняя указанные меры предосторожности, машинист никогда не допустит, чтобы во время следования с поездом нехватило воды на паровозе.

(«Гудок» за 8 декабря).

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

Сократили стоянку маршрутов

Борясь за скоростное продвижение угля для промышленности, машинисты паровозного депо Камышлов тт. Ветешкин и Сулова сократили стоянку угольных маршрутов на станции Баженово.

9 декабря т. Сулова, ведя угольный поезд № 971, сократила стоянку в Баженово на 13 ми-

нут. Она за 7 минут произвела набор воды и чистку топки.

Машинист т. Ветешкин, следовавший с угольным поездом № 909, также за 7 минут против нормы сократил стоянку. Это хорошее начинание должны поддержать все паровозники депо Камышлов.

СМОЛИН — зам. начальника станции.

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

тиллерии, шаг за шагом продвигаются вперед. В результате боев наши войска сегодня заняли населенный пункт Кишалаг, расположенный в 11 километрах от Будапешта. Ожесточенные бои происходили за железнодорожную станцию и населенный пункт Ишасег. Противник превратил этот пункт в сильно укрепленный узел сопротивления. Вокруг станции немцы построили много дотов и дзотов и прикрыли их минными полями. Советские части предприняли стремительную атаку. Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись, они стремились во что бы то ни стало удержать выгодные позиции в своих руках, но были разбиты и отступили. В бою за Ишасег наши войска уничтожили два батальона немецкой пехоты и сожгли 8 танков. Захвачено у немцев 9 орудий, 46 пулеметов, 28 минометов, свыше 400 винтовок и автоматов и другие трофеи.

В Восточной Пруссии отряды гитлеровцев пытались на отдельных участках разведать советские позиции. Наши передовые стрелковые

подразделения во время заметили немцев и рассеяли их ружейно-пулеметным огнем. Уничтожено до роты вражеской пехоты. Кроме того, наши снайперы истребили 49 немцев. Советские истребители и штурмовики бомбами и пушечно-пулеметным огнем уничтожили 8 паровозов, 10 вагонов и 25 автомашин противника.

★
Западнее города Михальовце наши подразделения под прикрытием артиллерийско-минометного огня ворвались в расположение немцев. В результате рукопашной схватки советские бойцы овладели траншеями и опорным пунктом обороны противника. Стремясь восстановить положение, немцы подтянули резервы и предприняли несколько контратак. Наши подразделения отразили вражеские контратаки и удерживают занятый рубеж. Захвачено у немцев 11 орудий, 7 минометов и 2 тягача. Взяты пленные.

★
Пленный унтер-офицер 2 роты 978 полка 271 немецкой пехотной дивизии Йоганн Шерд рассказал:

«271 пехотная дивизия сформирована весной этого года во Франции и участвовала в боях на западном фронте. Недавно дивизию перебросили с западного фронта в район города Трнава (Чехословакия). Здесь части дивизии были пополнены. Все подразделения получили новые автоматы и пулеметы. В конце ноября дивизия в составе 977, 978, 979 пехотных полков, 271 артиллерийского и специальных подразделений выехала в Венгрию. На фронте нам объявили, что задача дивизии — упорно оборонять позиции и не отходить ни на шаг. Днем и ночью мы находились в состоянии тревоги. Несмотря на это, наступление русских застигло нас врасплох. Артиллерийская подготовка внесла смятение в ряды солдат и дезорганизовала наши боевые порядки. Многие солдаты 2 роты забрались в окопы и прижались к земле, не решаясь поднять голову. Так мы пролежали до тех пор, пока русские ворвались в окопы и взяли нас в плен».

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск ул. Челюскинцев, 11. Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359. ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор—1-81 секретариат—0-8, издательство и отдел печатки—7-38, типография — 8-20 и 4-07.