

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 156 (2629)

Четверг, 28 декабря 1944 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Почин диспетчеров Н-Тагила — на все отделения дороги

Сталинская декада вызвала новый производственный подъем среди железнодорожников. Готовясь к подписанию годового рапорта уральцев товарищу Сталину, коллектив дороги настойчиво борется за улучшение работы. Развернувшееся социалистическое соревнование железнодорожников значительно оживило поездное положение. Намечившийся сдвиг необходимо закрепить и уверенно двигаться вперед.

Решающей задачей для коллектива нашей дороги попрежнему является — настойчивая борьба за выполнение решения Государственного Комитета Обороны по сброске парка, по увеличению развоза местного груза, выгрузки, перевыполнению норм приема и сдачи поездов по стыковым пунктам дороги и отделений. Борьба за всемерное ускорение оборота вагонов должна быть повседневной, упорной, не затихающей ни на час.

Образцы работы по выполнению этих важнейших для дороги задач показали диспетчеры Н-Тагильского отделения — движенец тов. Осташевский, паровозник тов. Моисеев. Ценность их почина, государственное значение его в том, что они разбили предельскую практику систематического срыва норм приема и сдачи поездов не только на своем отделении, но и на всей дороге.

Умело используя метод знатного диспетчера тов. Еремينا, они организуют подлинное социалистическое соревнование с диспетчерами Егоршинского отделения и транспортных цехов предприятий, паровозными и кондукторскими бригадами, дежурными по станциям и вагонниками. Тт. Осташевский и Моисеев являются настоящими, волевыми командирами на транспорте, мобилизующими весь коллектив смены — от стрелочника до дежурного по депо — на

выполнение основного железного закона транспорта — норм приема и сдачи поездов.

Опираясь на четкую, продуманную работу каждого члена смены, правильно, строго регулируя движением поездов, заботливо, наиболее рационально используя каждый паровоз, тт. Осташевский и Моисеев систематически перевыполняют нормы поездного обмена. Работая на Алапаевском участке, они добивались нулевого остатка тагильского груза на стыковой станции Алапаевск, тогда как после дежурств других диспетчеров остаток этот нередко превышал 300—400 вагонов. Сейчас, дежуря на Богословском круге, т. Осташевский показывает новые образцы работы. Этим самым передовые диспетчеры окончательно доказали, что отличную стахановскую работу, смелое преодоление зимних трудностей можно организовать на любом участке дороги если взяться за дело по-большевистски, как требовала и фронт!

Сегодня, в газете «Путевка» тт. Осташевский и Моисеев выступили с ценным предложением — организовать дорожное социалистическое соревнование единых смен и диспетчерских участков за перевыполнение норм приема и сдачи поездов. Этот почин является государственно важным мероприятием. Вопреки трудностям суровой уральской зимы добиться общего подъема работы дороги — именно этого сейчас от нас ждет доблестная Красная Армия.

Дело чести каждого диспетчера дороги, каждого машиниста, кондуктора, поездного вагонного мастера поддержать почин тт. Осташевского и Моисеева, включиться в соревнование единых смен и диспетчерских участков за безоговорочное выполнение и перевыполнение норм поездного обмена. Все силы коллектива дороги — на общий подъем работы Уральской магистрали!

Успех строителей-путейцев

Не пожалеем сил для скорейшего разгрома ненавистного врага, — говорят строители-железнодорожники, где председателем строителькома т. Головачев. К дню подписания годового отчета уральцев товарищу Сталину они приходят с крупными достижениями. Знак «Ударнику сталинского призыва» т. Вакуров, выполнив со своей бригадой в первых числах декабря квартальное задание, систематически перевыполняет производственный план укладки пути на 120—130 процентов. По-стахановски борются за перевыполнение своих норм землекопы тт. Мурта-

зин, Супарка и Тулобова. Работая на выемке земли, они ежедневно дают по две нормы.

Среди строителей широко известно имя лучшего машиниста экскаватора Леонида Шевчук. При норме выемки земли 300 кубометров, 18-летний патриот выдает 480—500 кубометров.

Знамя первенства в соревновании строителей держит бригада плотников т. Старосветского. Плотники тт. Симанов, Потапов, Панченко и Аксенов выполняют свой задания на 140—170 процентов.

Четко, по-военному выполнять нормы приема и сдачи поездов!

Снизил рабочий парк

Новыми производственными успехами готовятся ознаменовать кузинские железнодорожники день подписания рапорта вождю.

20 декабря диспетчер т. Бородинский и дежурный по отделению т. Скворцов обеспечили сдачу на Пермскую дорогу двух поездов сверх нормы и сбросили рабочий парк на 342 вагона.

24 декабря смена дежурного по станции Александра Филатова обеспечила 100-процентное отправление поездов по графику и снизила рабочий парк на 126 вагонов.

Образцы труда показали составители станции Кузино тт. Чигиринский и Аристов, быстро формировавшие составы во все направления и стрелочницы тт. Авдеева и Пахомова, своевременно приготавлившие маршруты для приема и отправления поездов.

А ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер службы движения.

Сверх задания

Надеждинские железнодорожники по-боевому борются за право первыми подписать годовую отчет-рапорт товарищу Сталину. За последнее время они значительно увеличили погрузку и перевозку угля.

Особенно четко и слаженно работает смена дежурного по отделению тов. Денисова. 24 декабря дежурный по станции Богословск тов. Трегубенко сформировал 3 поезда сверх задания. 26 декабря коллектив станции на 20 процентов перевыполнил задание по погрузке и на 16 проц. — по приему поездов.

Замечательно работал в этот день дежурный по станции Верхотурье тов. Бушев. Он без задержки принимал поезда и два отправил сверх задания.

Нешлохо поработали и паровозники. Машинист Верхотурского депо тов. Трофимов провел порожняковый состав напроход до Богословска. Три рейса сделал по Богословскому участку без захода в депо надеждинский машинист тов. Синцов и два рейса — машинист 76 колонны т. Акопьянц.

Развернем боевое соревнование за перевыполнение норм поездного обмена

Подъем поездной работы на нашей дороге во многом зависит от нас — поездных и паровозных диспетчеров. Лично мы, работая на Алапаевском участке и-тагильского отделения, в конце ноября и начале декабря добились систематического перевыполнения норм приема и сдачи поездов. Почти за каждое дежурство мы принимали от 3 до 4 и в отдельные дни до 7 маршрутов сверх нормы с углем, коксом и торфом для предприятий индустриального Тагила.

Основой нашего успеха послужили слаженность и боевое соревнование со сменой диспетчера Егоршинского отделения движения тов. Карташова, с поездными и паровозными бригадами, ускорение оборота паровозов путем увеличения их технической скорости и сокращения стоянок под набором воды и топлива.

Сейчас нас перевели на Богословский участок. И здесь, соревнуясь за ускорение перевозок богословского угля, мы также обеспечиваем нормальный прием поездов и сдаем Надеждинскому отделению порожние маршруты, подводя их с высокой скоростью к стыковому пункту — Верхотурье.

Мы предлагаем развернуть на дороге социалистическое соревнование единых смен и диспетчерских участков за перевыполнение норм поездного обмена. Берем на себя обязательства: выполнять и перевыполнять нормы приема и сдачи поездов как с соседней Пермской дороги, так и с Надеждинского отделения, всемерно ускоряя оборот локомотивов и внедряя скоростные методы обработки поездов.

Вызываем на соревнование смены диспетчера Чусовского отделения Пермской дороги тов. Зыковой и диспетчеров Надеждинского отделения: поездного тов. Раздобрева и паровозного тов. Лаптева. Требуем от надеждинцев прекратить задержки кузвинских паровозов под экипировкой и в ожидании поездов на станции Верхотурье.

Призываем всех поездных и паровозных диспетчеров дороги, дежурных по депо и по станциям развернуть боевое соревнование за скоростную обработку и пропуск поездов, за ускорение оборота локомотивов, за выполнение и перевыполнение норм приема и сдачи поездов. Обеспечим во все возрастающих размерах перевозку сырья и топлива для уральской промышленности, ускорим доставку оружия, боеприпасов и снаряжения для Красной Армии, выведем нашу дорогу в передовые!

Инженер-лейтенант движения Б. ОСТАШЕВСКИЙ — диспетчер Н-Тагильского отделения движения.

Г. МОИСЕЕВ — диспетчер паровозного отделения.

Скоростные поезда

Готовясь к подписанию годового рапорта товарищу Сталину, передовые машинисты, несмотря на зимние трудности, с высокой скоростью водят поезда.

23 декабря я организовал соревнование за скоростное продвижение по Синарскому участку поездов № № 936, 932 и 864. По «зе-

леной улице», предоставленной мною, машинист тов. Горбунов проследовал с превышением нормы средне-суточной скорости на 350 километров, тов. Кралин — на 300 и тов. Карнаузов — на 290 километров.

А. ГРАБАЛОВ — диспетчер Свердловского отделения.

Декабрьский план — досрочно

Коллектив литейного цеха вагонного депо станции Смычка досрочно закончил декабрьский производственный план и обязался до конца месяца выдать дополнительно 30 тонн литья.

При выполнении плана особо отличились вагранщик тов. Дурнов, формировщики тт. Стражкова и Малыгина.

А. КОЧЕТКОВ — нач. вагонного депо.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 27 декабря

В течение 27 декабря на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ, восточнее города ШАХЫ, наши войска с боями заняли населенные пункты КОЛАРИ, ВЕЛИКАЯ ЧАЛОМКА, КОСИГИ, ВАЛОГ, ВЕЛИКАЯ ВЕС; СЕЧАНКИ, НЕКИЯ; КЛЕНЯНИ. Одновременно юго-западнее ШАХЫ наши войска вели успешные бои по очищению от противника района между реками ИПЕЛЬ и ГРОН. В боях за 26 декабря в этом районе наши войска взяли в плен 4.510 немецких солдат и офицеров.

В районе БУДАПЕШТА наши войска вели бои по уничтожению окруженной группировки против-

ника, заняв при этом пригороды на восточном берегу ДУНАЯ — ЧЕМЕР, МАГЛОД, ЕЧЕР, ВЕЧЕШ и на западном берегу — КЕЛЕ ФФЕЛЦ, ВУДАКАЛАС, БЕКАШЛЕДЬЕРЕ, а также населенные пункты ПИЛИШ-САНТО, ИЗВЕР, СЕНТЕНДРО. Одновременно наши войска, форсировав восточный рукав ДУНАЯ, севернее БУДАПЕШТА, овладели островом с населенными пунктами ТОТФАЛУ, ПОЧМЕДЬЕР, СИГЕТМОНОШТОР и вошли в связь с частями, занявшими СЕНТЕНДРЕ на западном берегу ДУНАЯ. Таким образом, в ходе наступательных боев наши войска расчленили окруженную

группировку противника на две части, одну из которых загнали в горно-лесистый район в излучине ДУНАЯ, севернее БУДАПЕШТА и другую зажали в тиски в городе БУДАПЕШТЕ. В боях за 26 декабря в районе северо-западной и западной БУДАПЕШТА наши войска взяли в плен более 2.000 немецких и венгерских солдат и офицеров. Севернее города СЕКЕШФЕХЕРВАР наши войска с упорными боями очищали от противника горно-лесистый район, заняв при этом город и железнодорожную станцию ФЕЛЬШЕ ГАЛЛА, населенные пункты НЬЕРГЕШУЙФАЛУ, БАЙОТ; ЛА-

Смело преодолевать трудности зимы, крепить единство железнодорожного конвейера!

За четкую работу топливных складов дороги

Коллектив топливного склада и экипировочного пункта Свердловск-Сортировочная, учитывая всю государственную важность скоростной экипировки паровозов в зимнее время, решил добиться четкой, афикированной работы.

Распространяя метод знатного машиниста-крановщика Героя Социалистического Труда тов. Черепанова, организовав соревнование всех работников склада, коллектив взял обязательство сократить простой паровозов под экипировкой на 10 процентов против нормы, под набором топлива — на 10 минут, под подачей на локомотивы одной тонны — на 2 минуты; сократить простой вагонов под выгрузкой угля против нормы на 5 проц.; иметь постоянный пятидневный запас песка, содержать по-лучински все механизмы; в чистоте содержать стрелки на тракционных путях и т. д.

Взяв обязательство, работники склада развернули боевое соревнование за их выполнение и призвали коллективы всех топливных складов дороги и экипировочных пунктов последовать их примеру.

Призыв подписан Героем Социалистического Труда тов. Черепановым, стахановцами тт. Бельковым, Иенным, Заводинских и Абрашиной, нач. экипировочного пункта тов. Горюшко, секретарем парторганизации т. Нельд, нач. склада тов. Порошиным.

Паровозы простаивают под экипировкой

Еще не наступили сильные морозы, а из-за длительных простоев под экипировкой в депо Свердловск-Пассажирская систематически срывается своевременное отправление поездов.

Это происходит из-за плохой работы угольного склада за последние месяцы. В ноябре простой паровозов под набором одной тонны топлива увеличился до 1,8 минуты. Простой вагонов дошел до 5,1 часа вместо 3,5 по норме. Трое суток склад снабжал паровозы топливом с большими перерывами, задерживая их по 10 — 12 часов. Крановый цех из-за отсутствия топлива работает с большими перебоями. Батарей и трубопроводы парового отопления заморожены.

Сильно тормозит нормальную экипировку паровозов плохое снабжение их песком. Только подача песка компрессором даст возмож-

ность в 3 — 4 раза сократить простой локомотивов.

Осложняет также работу угольного склада забитость путей порожними и груженными вагонами. На складе в течение длительного времени простаивают 43 вагона. 5 месяцев не вывезены с станции Алемасова не разбираются 3 цистерны, полгода не принимает 6 вагонов с колесными парами начальник колесных мастерских т. Иноземцев. Зам. начальника станции по грузовой работе т. Кочегаров, смирившись с существующим положением, не выводит их с территории склада.

Все эти недостатки лимитируют работу склада топлива, срывают своевременную выдачу паровозов под поезда. Начальник депо тов. Борцов стоит в стороне от важнейшего участка работы.

П. ПУРГИН — начальник экипировочного пункта.

Срывают продвижение маршрутов с углем

За последнее время станция Верхотурье стала отстойником поездов и паровозов. Угольные маршруты простаивают по 6—10 часов. 18 декабря из-за несвоевременной выдачи паровозов был сорван поезд из графика на 6 часов. 25 декабря машинист Кушвинского депо т. Барышев должен был вести поезд № 1022, но простояв с паровозом под заправкой 3 часа 30 мин., был отправлен с опозданием на 3 часа 05 минут.

Вопреки взятым на себя обязательствам не брать топлива в Верхотурье, кушвинские паровозники продолжают экипироваться там, загружая и без того еле справляющийся со своими паровозами Верхотурский склад топлива. Имеющиеся на складе механизмы явно не обеспечивают ежедневно увеличивающуюся работу. Транспорт для заправки паровозов не приспособлен, а единственный на складе кран работает с большими перебоями, не успевает быстро снабжать топливом паровозы. 24 декабря, когда на складе скопилось много локомотивов и потребовалось быстро снабдить их углем, с краном случилась авария — у малой шестерни сломался зуб. Было решено заменить шестерню другой, но у новой оказались короткие зубья.

Такое формальное отношение к подаче паровозов под поезда четного направления за последние дни в Верхотурье стало системой. Кушвинские паровозники не выполняют своих обязательств, срывают продвижение угольных маршрутов.

А. ШАДРИН.

Товарищи паровозники! Подхватите почин машиниста тов. Коробкова!

Отопление паровозов богословским углем

Около одной трети добываемого в нашей стране угля потребляется железными дорогами и 85 проц. этого количества сжигается паровозами. Поэтому всегда, а в условиях военного времени особенно, паровозники обязаны наряду с выполнением эксплуатационных измерителей, экономно расходовать топливо.

Государственное значение почин машиниста депо Тула т. Коробкова состоит в том, что отапливая паровоз низкокалорийным подмосковным углем, он открыл большой клапан и тем самым резко повысил техническую скорость поезда и вместе с тем добивается экономии топлива.

Этот замечательный почин нашел горячий отклик среди передовых машинистов нашей дороги. Успешно водят поезда на угольной смеси с 75-процентным содержанием богословского угля машинисты депо Свердловск-Пассажирская тт. Кишкин, Беляев, Чижова и ряд других.

Богословский уголь относится к бурому, содержит до 30 проц. влаги и от 12 до 30 проц. золы, но по эквиваленту и калорийности он значительно выше подмосковного. При отоплении им в топке создается лишь повышенное количество шлака, который и нужно систематически удалять. Смачивать богословский уголь не рекомендуется, т. к. в нем достаточно собственной влаги. При отоплении нужно придерживаться следующих правил:

Слой топлива нужно держать в пределах 160—300 миллиметров ровным по всей колосниковой решетке. Забрасывая уголь малыми порциями, через небольшие промежутки времени, нужно равномерно покрывать всю решетку и при помощи сифона создать яркий и ровный огонь по всей топке. Забрасывать уголь следует после того, как ранее подброшенная порция хорошо разгорелась.

При открытии регулятора, по мере того, как установится тяга, сифон постепенно закрывается и уголь подбрасывается в зависимости от предстоящего профиля пути. Чем тяжелее профиль, тем толще должен быть слой. Богословский уголь легко дает прогар и попал на прогар, может не разгореться. Поэтому нужно вести тщательное наблюдение за состоянием топки, не допуская прогаров и завалов.

При остановке на станции перед закрытием регулятора слой топлива уменьшается до уровня, который обеспечит поддержание нормального давления пара и уровня воды в котле. Но уменьшать огонь следует только при длительных стоянках и спусках.

Прогары, провалы и местное плавление ухудшают парообразование и они должны немедленно устраняться путем регулирования заброски угля. Большие завалы при качающихся колосниках нужно устранять путем прокачки, но ни в коем случае не скребком. При значительном плавлении необходимо провести чистку топки на первой же стоянке.

Чистку топки не следует сводить лишь к прокачиванию колосников. Необходимо предварительно удалить шлак через шуровку или люка. Чистка топки производится строго в соответствии с правилами и инструкциями.

Теплотехники, машинисты-инструкторы обязаны систематически инструктировать малоопытных машинистов и их помощников, распространять среди них передовые методы работы на богословском угле. Возждение поездов на большом клапане на местных видах угля — важнейшая задача паровозников.

Н. МИРОЛЮБОВ — инженер Дорожного Дома техники.

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

БАТЛАН, ПИСКЕ, ШОТТЕ, ТАРДОШ, ТОЛНА, ТАТАБАНЬЯ, БАНХИДА, НЕХАНЬЯШ, КАПОЛНАПУСТА, ГАНТ, ЧАКБЕРЕНЬ и железнодорожные станции **НЬЕРГЕШУИ-ФАЛУ, ШЮТТЕ.**

За 26 декабря наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 74 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 23 самолета противника.

В районе Будапешта наши войска вели бои по уничтожению окруженной группировки противника. Пленные показывают, что немецкое командование отдало своим войскам приказ сопротивляться до последнего солдата. Юго-восточнее Будапешта советские части после артиллерийской подготовки атаковали сильно укрепленные позиции противника. В результате ожесточенного боя наши пехотинцы преодолели

пять линий траншей, две линии проволочных заграждений и два участка сплошных минных полей. Наравняв удары, наши войска овладели опорными пунктами обороны немцев Маглод, Ечер и Вечеш. Пригород Вечеш расположен в 12 километрах от венгерской столицы. Немцы выбиты также из пригорода Чемер, находящегося в 8 километрах к северо-востоку от Будапешта.

Упорные бои происходили на западных окраинах Будапешта. Гитлеровцы превратили каменные дома в огневые точки и оказывают отчаянное сопротивление. Советские бойцы штурмом берут дом за домом, квартал за кварталом. Другие наши части, прорвав оборону противника, вышли к реке Дунай, в нескольких километрах севернее венгерской столицы. Одновременно советские войска форсировали во-

сточный рукав Дуная, заняли остров и установили связь с частями, действующими на западном берегу реки. Таким образом, наши войска расчленили окруженную Будапештскую группировку противника на две изолированные друг от друга части. Идут ожесточенные бои по уничтожению той и другой окруженных частей противника. В ходе боев немцы несут огромные потери. По неполным данным, в течение дня истреблено более трех тысяч гитлеровцев, подбито и сожжено 55 немецких танков и самоходных орудий. Нашими войсками захвачено у немцев 24 танка, 28 орудий, понтонный парк, много вооружения и военных материалов.

Наши части, овладевшие вчера городом Эстергом, захватили 50 бронетранспортеров, 5 железнодорожных эшелонов, 14 паровозов, несколько крупных складов и другие трофеи.

В депо Камышлов пережигают топливо

За ноябрь месяц паровозники депо Камышлов пережгли 943 тонны условного топлива. Одной из основных причин такого большого пережога является теплотехническая неисправность паровозного парка. Начальник депо т. Рунов допустил, что на протяжении месяца 5 паровозов работали с течью труб и связей, у 8 локомотивов парили элементы, у трех текли кипятильные трубы, на 2 не было стокерных машин, а два паровоза имели перепоход между промывками более 10 тысяч километров. Кроме того, на 5 локомотивах не устранялось парение сальников, не исправлялась изоляция и поэтому только на этих паровозах пережог составил 568 тонн.

Тов. Рунов, не оздоравливая паровозный парк, старается оправдать эти громадные перерасходы

топлива и экономайзерностью угля как сибирских, так и богословских копей.

Сквозь пальцы смотрит т. Рунов на бездеятельность машинистов-инструкторов, которые забросили всякую учебу с паровозными бригадами. В безобразном состоянии содержатся локомотивы колонны машиниста-инструктора Корвякова. В декабре эта колонна пережгла 131 тонну угля.

Приказ наркома № 1031 обязывает всемерно экономить топливо, он требует установить строгий теплотехнический надзор над паровозами решающих депо дороги.

Д. РЫЖКОВ — теплотехник паровозной службы.

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