Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

Год издания 12-й Вторник, 20 февраля 1945 г.

"Нужно, чтобы все командиры транспорта, начиная от руководителей управлений НКПС и дорог, до начальников депо, станций и всех предприятий, цехов и смен, по-большевистски возглавили борьбу за внедрение всех испытанных стахановско-кривоносовских и лунинских приемов работы, со всей энергией содействовали развитию творческой инициативы масс железнодорожников. В этом одно из главных непременных условий обеспечения нового, дальнейшего под'ема работы железных дорог."

"ГУДОК."

## ВНЕДРЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ МЕТОДОВ ТРУДА-могучее средство нового подъема транспорта

НКИС за последнее время ослабло

совершенствует где бы не было создано целой се- помогает значительно рии прогрессивных методов, кото- процесс формирования ноездов. рые в совокупности и во взаимому, своеобразный комплекс новых технологических процессов.

Известно, на какую высоту подпрославленных наших машинистов, лучают практическое Петр Кривонос, ке. Кривоносовская езда с высокой живается? форсировкой котла, папавинское тива, лунинская система ухода за обстоит отоплении. Какое здесь ярких технических идей, сгусток замечательного опыта!

Ныне, в дни четвертой военной пространением, внедрением метолов пополнилась еще отним лунинских методов работы. Кое-где крупным вкладом. Мишинист Дмит- установилось совершенно непрарий Коробков, горячий последова- вильное и нетерпимое пренебрежи-

пий, и теперь нельзя представить что и не малое число старых же- ДИЛЬГЕН, ГРУНЕНБЕРГ.

Коли ия НКПС обсудила вопрос себе правильный технологический лезнодорожников, в свое время не время в дено Россошь, благодаря обеспечены необходимым инститиемисклю льной важности-о широ- процесс, технически грамотно наком внедрении стахановско-криво- заженную станционную деятельность носовских, лунинских методов тру- без широкого и комплексного прида. По обоим докладам, которые менения передовых методов. Кирилл слушала Коллегия — о положении Краснов и его талантливая идея дела в паровозном хозяйстве и в совместить формирование поездов ебласти движения — признано, что с роспуском составов с горки, Маккак на дорогах, так и в анпарате сим Кожухарь и его смелая мысль составлять и разбирать внимание к испытанным стаханов- одновременно с двух сторон сортиским методам, имеют место факты ровочного парка, подформировывать косного отношения в пеннейшей отдельные группы вагонов, не ожитворческой инициативе новаторов дая накопления их на целый транспорта. Принято развернутое состав, Кутафин, Закорко, Водважко решение, выполнение которого, не- с их замечательной системой диссомненно, послужит дальнейшему но- петчерского командевания-все это вому под'ему работы железных до- открыло новые горизонты эксилуатационной науке, двинуло далеко Вот уже скоро 10 лет, как по вперед эксплуатационную практику. всей стране с огромной силой раз- И здесь, также как и у паровозпивается всенародное стахановское ников, в дни четвертой военной движени Пытливый ум новаторов зимы появился новый вожак —совсе боль в проникает в глубь тех- ставитель Михаил Катаев. Детальники, непрерывно улучшает орга- но разработанная им технология сортировки вагонов в производство. В сложном и многооб- метеорологических условиях воору разном хозяйстве транспорта нет жает комплексные бригады станций уже теперь почти ни одной отрасли, совершенными приёмами работы,

Нееценимую службу сослужили, действии образуют стройную систе- великую пользу принесли и приносят транспорту рожденные смелой новаторской мыслыю стахановцев передовые методы труда. Они есть няли уровень культуры в эксплуата- и у вагонников, и у путейцев, и у ции наровозов в вождении поездов связистов, и у грузовых работнисмелый почин, творческие дерзания ков. И всюду, где только они пе-Александр Папа- неизменно виден под'ем производвин, Николай Лунин, Василий Бо- ства, все лучше спорится дело. лониц-каждое из этих имен зна- Но всюду ли им, этим передовым менует этап в развитии револю- методам труда, оказывается доджционной стахановской мысли на ное внимание? Вегде ли новатортранспорте, новое в паровозной ская инициатива во-время и горячо науке, новое в паровозной практи- подхватывается, энергично поддер-

Было бы заблуждением полагать, искусство прогления жизни локомо- что все здесь идет гладко, все благополучно. Наоборот, паровозами болонинское мастерство факты говорят о другом. Как отдровяном мечает коллегия НКПС, последнее богатство время и на дорегах и в аппарате какой Наркомата многие руководящие разимы, сокровищница стахановских ших стахановско-кривоносовских п тель Лунина, явившийся инициато- тельное отношение к тем методам, ром езды на большом клапане при которые возникли и получили всснизкокалорийном топливе, положил общее признание еще в довоенные начало движению, огромное госу- годы. Многие деловые люди начали даретвенных народно-хозяйственное высокомерно смотреть на эти мезначение которого етта ли можно тоды, считая, видимо, что это уже переоненить. Метод Коробъе при- старо, прекратили их пренаганди- на запад. Одновременна, южнее селенные пункты ГРОСС КОМменнуый всюту, дает возможность довать, безразлично стиосятся к лучше, эффективнее использовать тому, применяются они или нет на делжая бои по уничтожению во- ДЕР. В этом районе продолжались паровоз, повысить скорость продви- практике. Таким деловым дюдям сточно прусской группировии про- бои по уничтожению гарнизона МАУ, ГЕРЦОГСХУФЕН, НОЙКИРХ, жения поездов, судит огромные невдомек, что значительную часть тивника, овладели населенными противника, окруженного в городе ГОЛЬДШМИДЕН, ТРАУТЕНЗЕ. кадров транспорта составаяют мо- пунктами КВЕНЕЦ, Инициатива новаторов подняла лодые рабочие, только - только ВАНГНИК, РОЗЕНВАЛЬДЕ, ЗНГЕЛЬ-

сию пору их не применяет.

остуживать даже лунинское движение. Если это движение-предмет командир-душа соревнования. Он тах Лиски и Чертково. заботливо лелеет и пестует все новое, горячо поддерживает все есть люди, которые очень дорожат прогрессивное, создает условия для своим личным спокойствием, хотят того, чтобы ростки нового кренко оградить себя от лишних хлонот, принимались, лавали обильные пло-

неудовлетворительно внедряются, — говорится в решении Коллегии, — а подчас и пря- ным начинаниям, возникшим мо игнорируются лунинские методы нынешнюю зиму. труда на таких важнейших дорогах быть сейчас так актуально, Куйбышевская, Карагандин Московско-Рязанская, Омская, Южно-Уральская, которые в немалой стенени решают успех работы Даже на родине лунинского движения — в депо Новосибирск — ослабили внимание к лунинцам, не создают им необходимых условий сарной квалификации. Лунинцам не но его внедряют. выделяют в депо рабочие места, инструмент, не дают запасных частей, необходимых для самостоятельного ремента паровозов во время эксплуатации. Это показывает, насколько еще живучи на дежда на самотек, наивное ставление, будто передовой сам по себе проложит дорогу, а

мучнее начинание может заглох- будут созданы специальные стаха- борьбе за нашу полную победу над нуть. Так получилось и с кольце" новские школы, организуется обуче" врагом. вой ездой, в частности на Юго- ние паровозников слесарному делу.

овладев передовыми методами, и по кольцевой езде, многие машинисты том, снабжены неснижлемым закадостигли среднесуточного пробега сом наиболее ходовых деталей. Во Нашлись в среде командиров паровозов в 500 и более километ- всех депо обязаны выделить стойда транснорта равнодушные люди, ко- ров, а теперь и нормы не выпол для ремонта лунинских паровозов торые своим ледяным отношением няют. Почему это происходит? Мо- и соответственно оборудовать рабок стахановской инициативе стали жет быть остыли машинисты чие места. Решительно должна кольцевики? Нет, они попрежнему хотят быстрее оборачивать свои особой гордости железнодорожников паровозы. Но как им водить поез-- в некоторых дено не растег, а да по кольцевому графику без за- вых методов труда. подчас идет на убыль, какой может езда в основное депо, если команбыть руководителям таких депо иной диры депо и паровозного отделения аттестат, кроме, как чиновников, не организовали снабжения локомо- ния. Это - постоянные стахановлюдей с рыбьей кровью. Настоящий тивов топливом в оборотных пунк-

Только потому, что среди мы сталкиваемся с фактами формализма. бюрократического, душного отношения и к новой инициативе, к новым еще может так живо волновать паровозника, как не метод Коробкова? И все-таки в ряде депо, даже в Туле, на родине Коробкова, провсего железнодорожного транспорта. должают игнорировать этот метод и в то же время жаловаться на плохой уголь, который-де подводит машинистов. А метод Катаева? Надо доказывать насколько сейчас, для работы по лунински: паровоз- дни морозов и снегопадов он актуаники не обучаются слесарному ма- лен для станционных работников! стерству, не повышают своей сле И все-таки робко, все-таки медлен

которой присутствовали и подробно ских приемов работы, поделились своим опытом тт. Коробков и Катаев, наметила программу практических мер, призванных ко- лезнодорожников. В этом одно из ренным образом улучлить пропа- главных непременных условий обест пред- ганду и внедрение передовых ме" печения нового дальнейшего под'с тодов. По линии паровозного хо- ма работы железных дорог. зяйства эти меры направлены, прекомандир может пребывать в роли жде всего, на широкое развитие лунинского движения и распростра неуклонного повышения .Нет, если командир не приложит нение почина машиниста Коробкоруки организатора, любое, самое ва. В каждом дено для этой цели фронга и тыла, сильное оружие в

быть искоренена обезличка в обслуживании паровозов, которая исшает, тормозит применение передо-

Большая развернутая программа предусмотрена и в области движеские школы для комплексных маневровых бригал на 65 решаю щих узлах, пятидневные семинары на всех распорядительных станциях специально по методу Катаева, излитературы, обобщающей опыт новаторов и т. д. Коллегия одобрила и предложила всячески развивать такие прекрасные начинания, как соревнование железно дорожников и угольшиков, соревнование за наибольший охват формичто рования поездов методом Краснова и составление дальних технических маршрутов.

Решения Коллегии вооружают конкретной, четкой программей действия. Нужно, чтобы все командиры транспорта, начиная от руководителей управлений НКПС и дорог, до начальников депо, станций и всех предприятий, цехов и смет, по-большевистски возглавили борьбу за внедрение всех испытанных ста-Коллегия НКПС, на заседаниях хановско-кривоносовских и луния энергией содействовали творческой инициативы масс торство, стахановско-кривоносовская инициатива - могучее ускорения перевозок для нужи

(Передовая газеты «Гудок» за

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка зи 19 февраля

В течение 19 февраля на ЗЕМ- Севернее и северо-западнее горо-ЛАНДСКОМ полуострове наши вой- да ГРУДЗЯНДЗ (ГРАУДЕНЦ) наши ска отбивали атани пехоты и тан- войска, наступая на север вдоль ков противника, стремящегося прот западного берега ВИСЛЫ, овладели рваться из города КЕНИГСБЕРГА городом НОЙЕНБУРГ и заняли на КЕНИГСБЕРГА, наши войска, про- МОРСК, УНТЕРБЕРГ, ЭКСПЕНВЕР-ПАРЕСКЕН, ГРУДЗЯНДЗ (ГРАУДЕНЦ).

высово уровень культуры н в орга- начинающие приобщаться к стаха- СВАЛЬДЕ, ЗУГНИНЕН, ЛИХТВАЛЬ- (БРЕСЛАВЛЬ) наши войска, в ре- них танков. В воздушных боях и низации движения, в работе стан- новско-кривонесав:кому движению, ДЕ, ХАЙШТЕРН, ПОДЛЕХЕН, ГЕ- зультате наступательных боев, ов- сгнем зенитной артиллерии обите ладели населенными пунктами 84 самелета противника,

ОККЛИЦ, МОРШЕЛЬВИТЦ, АЛЬ БРЕХТСДОРФ, ДАМСДОРФ, ШТЕЙН, ЛАНКВИЦ, КЛАЙН-ЕЗЕРИЦ, ГРЕ-ГЕРСДОРФ. Одновременно наши вой ска вели бои по уничтожению группировки противника в городе БРЕблау (БРЕСЛАВЛЬ) и, сжимая кольцо окружения, овладели насе ленными пунктами ТРЕШЕН, БРОК-

За 18 февраля на всех фронтах Юго-западнее и южнее БРЕСЛАУ подбито и уничтожено 117 немец-

# Паровозники, смелее открывайте большой клапан, с высокой скоростью водите поезда на богословском угле!

## Шире внедрять метод Дмитрия Коробкова

большой клапан и стал водить по- его среди машинистов. езда на богословском угле. С больже опытные механики считали, что при отоплении богословским углем не избежать течи связей и анкерных болтов, не обойтись без расгяжек на перегонах. Но передовой машинист-новатор разбил это мнение и первыми же рейсами доказал эффективность езды на большом клапане при отоплении паровоза богословским углем.

влапан на своих локомотивах и повели поезда на одном богословском угле камышловские машинисты — Кунцевич, Чуркин, тагильские -Третьяков и Горбунов, надеждинские — Гимранов, Филиных и десятки других.

Однако никак нельзя считать; что с внедрением метода Коробкова дело на дороге обстоит благонол чно

Как известно, метод Коробкова требует от машиниста в первую •чередь отличного теплотехнического содержания машины, знания режи ма отопления и всех качественных особенностей богословского угля. И разумеется, что если машиниста не обучить всему этому, не рассказать

ливного отдела т. Шаров, ничего ние гитлеровской Германии.

Последователь Дмитрия Коробкова не сделали, чтобы устранить все первым на нашей дороге открыл движения и широкого внедрения

Не занимается топливный отдел шой опаской отнеслись к первым его вопросами теплотехники паровозного поездкам некоторые машинисты. Да- парка, улучшением содержания кот лового хозяйства. Прошло три меся ца, как стало известно о почине Коробкова, не много меньше време ни прошло и после первых поездок Давыдова. Однако, паровозная служба до сих пор не разработала даже инструкции езды на богословском угле. Ничего не сделано и по переустройству арок, колосниковых решоток. У руководителей службы Сейчас на дороге немало после- остался забытым приказ № 1135 о дователей знатного механика. Вслед распространении почина Коробкова. за Давыдовым открыли большой Не приняла нужных мер паровозная служба и к тому, чтобы все депо в полной мере были обеспечены бо гословским углем.

> Плохо занимаются внедрением метода Коробкова и начальники паровозных отделений. Кому, как не належдинским машинистам отапли вать свои паровозы богословским угем и открывать большой клапан на своих паровозах. Но только изза косности и пренебрежительного отношения к этому делу начальника отделения т. Усатых, последовате лей Коробкова здесь насчитываются

машиниста Коробкова имеет огромное хозяйственное знаи практически не показать, как чение. Он позволяет машинистам пужно правильно подготовить топку экономить топливо, повышать техи сжигать в ней богословский уголь ническую скорость, улучшать обояз него не скоро выйдет коробковец. рот паровоза. А это и есть тот ре-В самом деле, может ли быстро зерв, за счет которого паровозники и широко распространиться этот пет должны снижать себестоимость пет редовой метод, если патовозная ревозок, улучшать продвижение послужба все время стояла в стороне ездов и этим еще больше крепить от него, если руководители службы свою помощь фронту в дни рептаюи в первую очередь начальник топ- щих сражений за полное уничтоже

## ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ передовиков экономии топлива

Овладевая методом работы знатного машиниста депо Тула тов. Кокамышловский машинист Давыдов препятствия на пути коробковского робкова, передовые машинисты дороги с высокой скоростью водят поезда на местном богословском угле и добиваются большой экономии топлива. В январе лучшие машинисты сэкономили угля:

#### По депо Камышлов

1. Бригада машиниста М. М. Давыдова-помощник машиниста С. Н. Сол-

вича-помощник машиниста А. Чуркин, 

22,6 топны

24.6 тонны

### По депо Свердловсксортировочная

1. Бригада машиниста Ф. Е. Сорокина-помощник А. П. Теплоухов, кочегар 

19.7 тонны

#### По депо Свердловскпассажирская

1. Бригада машиниста П. Е. Соколова — помощник А. П. Белозеров, кочегар

помощник В. М. Чередниченко, кочегар

К. Л. Иванов 3. Бригада машиниста М. В. Логинова

-помощник В. М. Земцов, кочегар П. Т. 

36.7 тонны

45.1 тонны

Товарищи паровозники, включайтесь в соревнование за экономию толлива, равняй гесь по передовикам!

## В Управлении дороги

В соревновании паровозников первое место занял коллектив депо Егоршино, выполнивший в январе план под'емочного ремонта на 114 и промывочного-на 101 проц. В депо нет паровозов с перепробегом, обеспечена бесперебойная выдача локомотивов под поезда.

В связи с присуждением депо первенства и переходящего дорожного Красного Знамени, начальник дороги вице-генерал-директор Путей Сообщения 2-ранга т. Багаев об'явил благодарность и премировал 13 человек передовиков соревнования, в числе которых машинисты тт. Шистеров, Дакнин, помощники машинистов тт. Чехомов, Горохов, кочегар т. Свалов, дежурный по депо т. Резвов, бригадир цеха промывки т. Токарев и другие.

### Инженерно-техническую мысльна службу рационализации производства

ских работников управления дороги, ровозов, что сказывается и на касозванное на днях начальником до- честве и на сроках ремонта. Отстает роги вице-генерал-директором Путей от требований военного времени и Сообщения 2-го ранга т. Багаевым организация движения поездов. Она партийным комитетом, вскрыло стоит на низком уровне и не обессущественные недостатки в работе печивает выполнения планов погрузинженеров служб и отделов.

Вместо непосредственной инжемерной работы, большинтво инжерационализации производства.

Между тем, важнейшие отрасли ции вынуждает применять устаре- шанский и другие в усовершенство- пе по делам изобретений в полном

инженерно-техниче- | лые методы и приемы в ремонте паки и выгрузки, оборота вагонов, развоза местного груза и т. д.

Развитие узлов и станций произперов и техников управления заня- водится без учета их дальнейшего то перепиской, сбором различных использования и нередко огромные сведений и составлением сводок. средства превращаются в мертвый Это неизбежно ведет к отрыву ин- канитал. Мало занимаются на дороге женерно-технических кадров от ре- вопросами экономии дефицигных шения технических вопросов по цветных металлов и использования местных строительных материалов.

Бесспорно, за время отечественной хозяйства дороги остро нуждаются войны творческая деятельность ин- ний неограничены. В дорожной ческого соревнования в грамотном техническом руководст- женерно-технических работников до- технической библиотеке есть всеве. Отсутствие единых технологи- роги возросла. Многое сделали ин- возможная литература по любым ческих процессов и малой механиза- женеры тт. Мостовой, Потупо, Ар- вопросам науки и техники. В груп-

вый технологический процесс капи- та технико-экономической информатального ремонга замедлителей на ции при Госплане СССР по обмену сортировочной горке Свердловск-сор- производственно-техническим опытом тировочная разработал и внедрил ин- за 1943 и 1944 гг. женер службы движения т. Киприянов, что дало 148 тысяч рублей нание всегда найдут широкую подэкономии. Техник службы пути держку. Приказом по дероге утверт. Бульба пал много усовершенство жден тематический план научно-исваний дефектоскопии. Геолог служ- следовательских и производственнобы пути т. Каменских проделал технических работ на 1945 г., сопо изысканию и применению различных заменителей балласта.

Однако, наряду с этим, немало у нас инженеров и техников, которые не проявляют инициативы в решении технических и организационных вопросов в своей отрасли совершенствуются в своей специаль-

Возможности для повышения зна-

вании устройств связи и СЦБ. Но- об'еме имеются материалы институ-

Любая инициатива, ценное начиства дороги.

инженерне-технических Задача работников заключается в том, чтопроизводства, не работают над по- цию этого плана, расширить его ля. вышением технических знаний, не тематику, исходя из первоочередных запросов производства и использования внутренних ресурсов, а также опыта передовиков социалистилучших римтея. стахановцев нашей дороги.

В. КОМАРОВ — нач. группы по делам изобретений при начальнике дороги.

письма из кушвы

### 2. Предельческая практика

Признанный и широко подхваченный всеми паровозниками метод тульского машиниста Дмитрия Коробкова игнорируется в Кушвинском паровозном лепо.

Во время обсуждения с даровозными бригадами метода тов. Коробкова, изложенного в газете «Гудок», руководители депо, вместе популяризации замечательного почина, заявили о невозможности в условиях Кушвы ездить на богословском угле.

— Мы на смеси еле дышим, а уж на одном богословском угле и подавно все провалим, - об'ясния машинист-инструктор Белов ввое нежелание заниматься внедрением передового метода.

Предваятого, вредного мнения в этом вопросе придерживаются не только командиры депо, но и руковолители Н-Тагильского паровозного отделения.

На производственном совещания, где обсуждался метод Коробкова, пачальник отделения тов. Покидько заявил, что в Кушве за будет ездить на богословском угле лишь когда будет дополнительно органи зован топливный склад на станции Выя. А заместитель начальника Кушвинского депо Сапронов сказал:

— Я не позволю, чтобы мои машинисты ездили на одном богословском угле. Они все движение остановят.

Однако, так рассуждают только руководители. Вопреки их «убеждениям», ссылкам на недостаточную емкость тендера и проч., ряд машинистов депо сделали нескольке поездок по методу Коробкова, опровергнув на практике предельческие установки своих командиров. Но ценный почин, не поддержанный руководителями, был вскоре забыт.

В январе машинист Петр Плешков на одном богословском угле успешно провел полновесный состав и перевыполнил норму технической скорости на 1,8 километра в час. Однако, вместо одобрения и поддержки, машиниста обвинили в обмане, заявив, что он, видимо, ездил на смеси.

Боязнь нового, иждивенческие настроения, укоренившиеся в дене Кушва, приводят к тому, что здесь большую исследовательскую работу держащий наиболее актуальные те из месяца в месяц варварски пемы и вопросы первостепенной важ- режигается дальнепривозной, высоности по основным отраслям хозяй- кокалорийный сибирский уголь. В декабре пережог топлива по депо составил 670 тонн, а в январе -489. Четыре машиниста депо: Нетунаев. Юровских, Сельдюков и Кубы энергично взяться за реализа- римов перерасходовали 79 тони уг

Нет в Кушве большевистской борьбы за экономию топлива. Луч шие начинания передовых машицистов грубо сопираются и игнори-

А. ШАДРИН.

Ответственный редактор П. A. MAPKOB.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359 ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.