

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 27 (2657)

Вторник, 6 марта 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Вагонники должны преодолеть отставание

В этом году вагонники резко ухудшили свою работу, как по эксплуатационным показателям, так и производству ремонта подвижного состава. По их вине допущено огромное количество задержек поездов, нарушений графика движения, что в значительной мере сказалось на общем ухудшении поездного положения, на замедлении оборота вагонов.

За истекший месяц только лишь по горению букс было сделано 19 отцепок вагонов, а всего в феврале вагонники допустили 140 случаев брака в своей работе. Особенно отстают коллективы вагонных участков Свердловск - сортировочная, Смычка и Гороблагодатская, из-за плохой работы которых в феврале допущена задержка продвижения поездов на 116 часов.

Много различных причин, которые объясняются столь плохой эксплуатационной работой вагонных участков. И если разобраться в этих причинах, то все они являются следствием неорганизованности, отсутствия воинской дисциплины и боевого социалистического соревнования, плохой подготовки молодых кадров.

Плохо вагонники обрабатывают поезда, много пропускают они больных вагонов, отцепки которых вызывают ненужные простои поездов, срывы отправок их по графику. Руководители вагонных участков не уделяют должного внимания пунктам технического осмотра — этим низовым производственным единицам, решающим успех эксплуатационной работы.

Огромным недостатком в работе вагонников является отсутствие запасных частей. Нередки случаи, когда из-за пустяковой мелочной детали срывается своевременное отправление срочного поезда. На многих вагонных участках вошла в систему негодная антигосударственная практика «раздевания» вагонов для того, чтобы оборудовать на ходу необходимыми деталями отправляемый поезд. В Тагиле, например, сплошь и рядом снимают рукава воздушной тормозной магистрали с одиночных вагонов и устанавливают их на вагонах формируемых в поезда. С таким

позорным явлением мирятся начальники вагонных участков, не принимают должных мер и руководители вагонной службы тт. Хахаев и Кудзиев.

Условия производственной работы одинаковы для всех предприятий вагонного хозяйства, однако работа их везде идет по разному. И она лучше там, где руководители умеют организовать дело, поднять организацию труда, укрепить дисциплину, развернуть широкое социалистическое соревнование.

Выполняя эти требования, не плохих успехов добился коллектив Тюменского вагонного участка, который уже не первый месяц держит первенство в соревновании вагонников, систематически выполняет производственную программу. Сам начальник участка т. Войтик не стоит в стороне от вопросов эксплуатационной работы, а систематически ими занимается, постоянно бывает в парках, беседует с людьми, воспитывает их. В самые сильные морозы участок не имел сбоя в работе и в течение января — февраля не допустил ни одной отцепки вагонов по горению букс.

Кроме ухудшения эксплуатационной работы, вагонники сорвали в эти два месяца и производственную программу ремонта. В феврале, например, план капитального ремонта выполнен всего лишь на 80 проц., среднего на 87, а годового осмотра только на 18 проц. Плохо организован и текущий ремонт. Из-за неподачи подвижного состава на ремонтные пути среднесуточный остаток больных вагонов превышает норму в 2—2,5 раза.

Война требует от железнодорожников огромного количества подвижного состава, все новых эшелонов с грузами для фронта и промышленности страны. Чтобы справиться с этой задачей и полностью обеспечить воинские и народно-хозяйственные перевозки подвижным составом, вагонники должны и обязаны ликвидировать свое отставание и не только выполнять, но и перевыполнять программу ремонта и улучшением эксплуатационной работы вместе со всеми железнодорожниками постоянно добиваться ускорения оборота вагонов.

В Управлении дороги

Бригада, командированная НКПС в инструкционным вагоном Центрального Дома техники, за время пребывания на Свердловской дороге с 4 по 28 февраля проделала большую работу по внедрению среди паровозников метода машиниста-новатора депо Тула т. Коробкова и по разработке мероприятий по внедрению ступенчатой маршрутизации по методу т. Осипова.

Отмечая успешную работу бригады, зам. начальника дороги директор-полковник движения т. Оборотов объявил благодарность и премировал

денежной премией члена бригады научного работника т. Лукьянчука. Старший инженер-инструктор Центрального Дома техники НКПС тов. Никифоров премирован и награжден значком «Отличный движонец». Руководитель бригады главный инженер Центрального Дома техники тов. Ягодкин награжден значком «Отличный паровозник» с выдачей денежной премии. Работникам Дорожного Дома техники тт. Соколову, Мпрлюбову и Зайцевой, работавшим с бригадой НКПС, объявлена благодарность.

Поддержим почин уральского артиллерийского завода: об'явим март фронтовым месяцем трудового наступления на Берлин!

Кривонососовские рейсы

Почин стахановцев уральского артиллерийского завода, об'явивших март — месяцем трудового наступления на Берлин, встретил горячую поддержку среди диспетчеров и машинистов Свердловского отделения.

4 марта машинист депо Свердловск-сортировочная т. Бахтамеев, заключив социалистический договор с диспетчером т. Поль, провел поезд из Сортировочной в Кузино на 1 час 10 мин. раньше графика и перевыполнил заданную техническую скорость на 2,4 и участковую на 18,1 километра в час. Машинист Бабин провел поезд на 1 час 52 мин. раньше графика с превышением технической скорости на 9,5 и участковой — на 25,2 километра в час.

Машинист депо Свердловск-пассажирская т. Миславский, соревнуясь с диспетчером Гробаловым, провел из Синарской в Свердловск поезд на 4 часа раньше графика. Машинист колонны № 18 тов. Мурин, заключив социалистический договор с диспетчером тов. Вельтюковым Н. в честь Международного женского дня 8 марта, провел поезд на 2 часа 36 мин. раньше графика и превысил участковую на 21,4 километра в час.

В. ШАУМБУРГ — диспетчер-графист Свердловского отделения.

Успехи диспетчера Осташевского

На исторический приказ товарища Сталина о 27-й годовщине Красной Армии железнодорожники Н-Тагильского отделения отвечают новым наступлением в труде. Лучший диспетчер отделения т. Осташевский систематически перевыполняет задания по развозу местного груза. 1 марта он выполнил задание на 110 процентов и значительно превысил норму в следующее дежурство — 3 марта.

2 марта отлично работала смена маневрового диспетчера станции Смычка т. Шалунова, значительно перевыполнив задание по формированию составов, развозу местного груза, отправлению и приему поездов. Молодой составитель т. Сазапов сформировал 3 поезда сверх нормы, составитель т. Ситнигов в полтора раза превысил норму формирования поездов.



Лучший поездной вагонный мастер дороги Иван Макарович СТАРИКОВ (вагонный участок Свердловск-пассажирская).

Фото Ф. Соболева:

СОСТАВИТЕЛЯМ СВЕРДЛОВСКОЙ ДОРОГИ ТТ. ХРУНОВУ — СТ. СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНАЯ, КОР СМЫСЛОВУ — СВЕРДЛОВСК-ПАС-САЖИРСКАЯ, ВОРОШИЛОВУ — СВЕРДЛОВСК-ТОВАРНАЯ, СВАЛОВУ — ЕГОРШИНО, БЕЛОСЛУДЦЕВУ — Ш УВАКИШ, ПОНОМАРЕВУ — ТАВДА

НКПС с большим удовлетворением отмечает Вашу энергичную и старательную работу по формированию поездов. Успешно преодолевали трудности зимы, Вы изо дня в день производите скоростное формирование и быстрый развоз местного груза, выполняете свои производственные задания на 140—150 процентов, чем обеспечиваете ускорение оборота вагонов и повышение погрузки и выгрузки.

Ваши успехи являются результатом того, что Вы повседневно применяете испытанные передовые методы Кожухаря и Красноя, смело внедряете ценный опыт Кировского составителя т. Катаева.

За образцовое выполнение заданий по формированию поездов в зимние месяцы и успешное применение передовых методов в работе, НКПС об'являет Вам благодарность и награждает месячным окладом каждого. Выражаю уверенность в том, что, закрепляя достигнутые результаты, Вы добьетесь новых успехов в работе и что Вашему замечательному примеру последуют многие составительские бригады Свердловской дороги:

Народный Комиссар Путей Сообщения генерал-лейтенант И. КОВАЛЕВ.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 5 марта

В течение 5 марта юго-западнее **КЕНИГСБЕРГА** наши войска, в результате наступательных боев, овладели населенными пунктами **КОРШЕЛЬКЕН, КУМГАРВЕН, БЕН-КЕНВАЛЬДЕ, ШТРАУБЕН, ХИРШ-ФЕЛЬД.**

Южнее и юго-западнее **ДАНЦИГА** наши войска с боями заняли населенные пункты **ВИЗЕНВАЛЬД, ЛЮ-БИХОВ, ШТУДЗЕНИЦ, ГУРКИ, ЛЕСНО, КРУШИН, ЛИПНИЦ, ВОР-ЦИСКОВО.**

В **ПОМЕРАНИИ** северо-восточнее и южнее города **КЕЗЛИН** наши войска, продолжая наступление,

с боями заняли более 80 населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты **ВИЗЕНТАЛЬ, ДАМЕРОВ, ЦУХЕН, ЛАТЦИГ, НЕДЛИН, ГРОСС, ТИХОВ, ГРОСС-КРЕССИН.**

Войска **1-го БЕЛОРУССКОГО** фронта, продолжая наступление, 5 марта овладели городами **ШТАРГАРД, НАУГАРД, ПОЛЬ-ЦИН** — важными узлами коммуникаций и мощными опорными пунктами обороны немцев на Штеттинском направлении, а также с боями заняли более 150 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты

КЛОТЦЕН, КОЛЛАТЦ, НОЙ, ВУРОВ, ТЕШЕНДОРФ, БРИЗЕН, ЗИММАТ-ЦИГ.

На территории **ЧЕХОСЛОВАКИИ** западнее города **ЛУЧЕНЕЦ**, наши войска, наступая в полосе Карпат, с боем овладели населенными пунктами **ПЛЕШОВЦЕ, БЗОВСКА ЛЕГОТ-КА, КРУПИНА, АНТОЛ, ИЛИЯ, ВИ-СОКА, РУДНО, НА ГРОН.**

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

За 4 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 70 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбиты 15 самолетов противника.

Метод составителя-новатора станции Киров Михаила Катаева

Маневровая работа по формированию и обработке составов на сортировочных и участковых станциях занимает большое место в грузоперевозках железнодорожного транспорта. Достаточно указать, что на ней занято 25 проц. всего паровозного парка и около 60 тысяч железнодорожников.

В связи с этим всякое усовершенствование технологии сортировки вагонов дает большой экономический эффект.

Ценнейший вклад в эксплуатационную практику внес составитель-новатор станции Киров Михаил Катаев своей эффективной системой формирования поездов в зимнее время. Разработанная им новая технология сортировки вагонов в различных метеорологических условиях вооружает комплексные бригады совершенными приемами работы и на много ускоряет формирование поездов.

В своем рассказе, опубликованном в газете «Гудок» 10 января, тов. Катаев детально разъясняет основные принципы и приемы введенной им технологии формирования поездов в зимнее время.

1. СЛАЖЕННОСТЬ — ОСНОВА УСПЕХА

Комплексная бригада т. Катаева отличается исключительной дисциплинированностью и слаженностью в работе. Товарищеская, взаимопомощь, взаимовыручка в ней стали правилом. Это позволяет ей в суровые морозы и метели обрабатывать транзитные поезда за 25 минут вместо 50, расформировывать составы одновременно с формированием на 20—25 минут быстрее нормы.

Энергично, с душой работает машинист маневрового паровоза Филипп Стародумов. Его паровоз — лучший на станции Киров. На чистку топки и набор воды т. Стародумов тратит не более 17—20 минут вместо 30 по норме и на экипировку паровоза 1 час — 1 час 20 мин., экономия на этом до 40 минут. Чтобы ускорить набор угля, т. Катаев обычно посылает в помощь паровозной бригаде сцепщика или другого свободного работника. Таким образом, время полезной работы маневрового паровоза возрастает, что позволяет комплексной бригаде выполнять норму на 150—170 процентов.

Насколько велико значение такой слаженности в работе составителя и машиниста видно из того, что у нас на станции Свердловск-сорттировочная маневровые паровозы нередко теряют под экипировкой по 4—5 часов, и комплексные бригады почти половину смены непроизводительно простаивают. Составителям станции Свердловск-сорттировочная, и в первую очередь командирам депо и станций, нужно сделать для себя вывод и использовать этот опыт тов. Катаева.

Также слаженно работают в комплексной бригаде и остальные работники, согласовывая с т. Катаевым все свои действия. С самого начала смены они берут высокий темп работы. Работает бригада по плану на каждые ближайшие 3—4 часа.

2. СОВМЕЩЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ

В стахановской технологии Катаева центральное место занимает совмещение операций при расформировании и формировании поездов. В бригаде установлен такой порядок: Как только поезд прибывает в разборку и от него отцепляется и уходит поездной локомотив, маневровый паровоз уже подезжает к составу. Руководствуясь разметкой, составитель дает указания сцепщику: где развести автотормозные рукава, где снять вторые стяжки в местах расцепки. Технический конторщик приступает к списыванию в процессе формирования. Одновременно идут осмотр и ремонт вагонов.

Тов. Катаев приводит такой пример эффективности параллельности операций. Маневровый диспетчер сообщил о подходе поезда № 805. За 40 минут до его прихода тов. Катаев предупредил бригаду о том, что от состава нужно отцепить 13 вагонов.

Поезд прибыл. Вагонники приступают к осмотру одновременно с двух сторон — с головы и с хвоста. Весовщик т. Жаворонкова параллельно проверила состояние пломб и груза на платформах. Обнаруженный на одной из платформ перекос груза был быстро устранен рабочими Лысоволенко и Перминовой. Списчик тов. Максимова за 7 минут списала состав, сэкономив 12 минут против нормы, и техническая конторщица Фофанова смогла раньше срока начать оформление натурального листка. Сделала это она вдвое быстрее. Тем временем составитель отцепил лишние вагоны с головы состава. Через 15 минут после прибытия поезда к нему был прицеплен паровоз. 10 мин. производилась проба тормозов. Всего на обработку ушло 25 минут. Совмещение операций дало 30 вагоно-часов экономии.

3. ЗИМНИЕ ОСОБЕННОСТИ МАНЕВРОВ НА ВЫТЯЖКЕ

В мороз и снегопад, особенно при ветре резко возрастает сопротивление вагонов движению. При падении температуры до 20 градусов оно возрастает от 60 до 85 процентов.

Составитель Катаев нашел выход преодоления этой трудности путем маневрирования с небольшими группами вагонов. В морозы он делит состав на 3—4 части, одновременно забирая на вытяжку по 15—25 вагонов. Если дует встречный сильный ветер, он еще больше уменьшает группы вагонов. Правда, при этом количество рейсов увеличивается, но это с лихвой окупается выигранным временем на скорости работы.

Составитель-новатор широко применяет метод Кожухаря — предварительное подформирование групп вагонов «заготовки» для будущих поездов. Подформирование в процессе накопления помимо того, что оно ускоряет прицепку подготовленных групп вагонов к проходящим поездам, зимой ценно тем, что уменьшает длительность стоянки вагонов без движения.

4. ДВУХСТОРОННЕЕ ФОРМИРОВАНИЕ И МАНЕВРЫ ТОЛЧКАМИ

Тов. Катаев широко применяет метод двухстороннего формирования. Поезд расформировывается и одновременно формируется двумя паровозами с двух противоположных

сторон сортировочного парка.

Обычно т. Катаев своим паровозом разбирает вагоны с автосцепкой и ставит их на специализированные пути. Другой составитель Ополев работает на противоположном конце парка, расставляя вагоны с винтовым сцеплением. Расстановка тормозов производится одновременно, в процессе разборки и формирования. Разобрав один поезд, они берутся за другой, все время пополняя группы на специализированных путях. В конце конпов, им остается лишь соединять готовые, полностью сформированные части новых поездов. На каждом составе этим путем составители экономят по 20—30 минут против нормы.

Способ маневров толчками — наиболее производителен при сортировке вагонов с вытяжки. В суровые морозы бригада Катаева успешно преодолевает трудности именно благодаря систематическому применению маневров с толчка.

Чем скорее начать в мороз расформирование прибывшего поезда, тем легче оно будет протекать, тем меньше опасность застывания смазки в буксах.

Скорость отрыва отцепов от состава, простоявшего больше 20 минут, во время толчка т. Катаев повышал в 35 градусный мороз на 4—5 километров в час., против скорости, принятой в летнее время. Дистанция удаления маневрирующей состава от стрелочной улицы увеличивалась почти вдвое при первых толчках, а при последующих — уменьшалась. При этом составитель учитывал беговые свойства вагонов, какие из них легки на ходу, какие обладают средней и плохой подвижностью. Маневры толчками позволяют составителю экономить до 20 минут на каждом формируемом поезде.

★ ★ ★

Замечательный творческий метод составителя-новатора т. Катаева изучают и осваивают сейчас тысячи железнодорожников. Народный Комиссар Путей Сообщения генерал-лейтенант И. В. Ковалев высоко оценил значение почина передового составителя и выразил уверенность, что его методом воспользуются все составители сети.

Эффективно используя стахановские приемы работы Катаева, каждый составитель должен учитывать особенности своей станции и постоянно совершенствовать свое мастерство, глубоко изучать передовые методы, творчески применять их в условиях своей станции.

В условиях нашей Свердловской дороги, имеющей много сложных узлов, где местная работа составляет солидную долю, совершенствование маневровой работы повышение квалификации составителей и всех других членов комплексных бригад имеет чрезвычайно важное значение. Ускорение формирования поездов, особенно в зимнее время, открывает новые резервы ускорения оборота вагонов, увеличения погрузки, даст возможность резко поднять грузоперевозки для фронта и уральской промышленности.

(По материалам газеты «Гудок»).

ИТОГИ РАБОТЫ ДОРОГИ В ФЕВРАЛЕ

Дорожная оценочная комиссия, ственных единиц дороги в феврале, рассмотрев итоги социалистического признала победителями в соревновании предприятий и хозяйств занявшими первые места:

- Егоршинское отделение движения (начальник т. Зуйкин).
- Станцию Свердловск-сорттировочная (начальник т. Савно).
- Станцию Надеждинск (начальник т. Климов).
- Станцию Тавда (начальник т. Ершов).
- Свердловское паровозное отделение (начальник т. Суган).
- Паровозное депо Свердловск-сорттировочная (начальник т. Воробьев).
- Склад топлива Свердловск-пассажирская (начальник т. Лобанов).
- Тюменский вагонный участок (начальник т. Войтин).
- Дорожные колесные мастерские Свердловск-сорттировочная (начальник т. Симонов).
- Свердловск-пассажирскую дистанцию связи (нач. т. Глаголев).
- Камышловские электротехнические мастерские связи (начальник т. Порываев).
- Свердловск-пассажирскую дистанцию пути (начальник т. Корякин).
- Егоршинский вокзал (начальник т. Ольхов).
- Свердловск-пассажирскую жилищную дистанцию (нач. т. Елисеев).

Оценочная комиссия присудила дистанции пути, дистанции связи переходящие красные знамена дороги: Егоршинскому отделению движения, Свердловскому паровозному отделению, паровозному депо Свердловск-сорттировочная, Надеждинской

★ ★ ★

В феврале дорога по целому ряду основных измерителей улучшила работу. На 7 процентов снижен рабочий парк и в настоящее время работа производится при парке на 5 процентов ниже установленной нормы. Ускорен оборот рабочего вагона. Однако, как и в прошлые месяцы не выполнен план погрузки и выгрузки, а по сравнению с январем этот показатель даже снизился. Хуже всех работало Тагильское отделение (начальник т. Артюшин). Здесь особенно плохо выполняется норма оборота вагонов, на отделении завышен рабочий парк, плохая организация поездной работы.

Плохо также работала станция Гороблагодатская, у которой парк значительно выше нормы, прием и сдача поездов не превышает 70 процентов, не выполняется норма простоя транзитных вагонов без переработки, по вине станции слишком велики простои локомотивов.

Из грузовых станций неудовлетворительно работали Верхняя Салда, Бокситы. Обе станции сорвали план погрузки и на 35 часов больше нормы передерживают вагоны. За большое количество брака в работе, срыв плана, подемочного ремонта и плохую эксплуатационную работу, на последнее место отнесено паровозное отделение и депо Тюмень (начальники тт. Богданов и Перминов).

Среди вагонных участков хуже всех работали вагонники станции Свердловск-сорттировочная. За большое количество брака и неудовлетворительную поездную работу, за большой остаток больных вагонов в текущем ремонте вагонный участок Сорттировочная (начальник Цикунов) отнесен на последнее место.

За невыполнение условий соревнования отнесены также на последнее места Кушвинская дистанция связи, Тагильская дистанция пути и вокзал станции Гороблагодатская.

Преступная расточительность

Командиры Свердловского отделения систематически не обеспечивают своевременную уборку вагонов со станции Подволошная. Сборно-раздаточный поезд во время не выпускается, или проходит не обработывая Подволошную. В результате этого вагоны простаивают по несколько суток.

24 февраля на станции стояло 90 вагонов с 20, 22 и 23 февраля. Повторной проверкой 28 февраля снова было обнаружено еще большее скопление вагонов, простой которых в среднем составлял 80 часов. 32 вагона назначением на Запрудовку и 28 — на Надеждинский завод стояли с 23 февраля.

С ведома заместителя начальника

отделения по грузовой работе тов. Новикова работники станции Билимбае грубо нарушают статью 13-ю Устава железных дорог. Устав запрещает производить погрузку на расстояние ближе 30 километров. Между тем в Билимбае производят погрузку в адрес Подволошной — на 9 километров, на Хромник — 16 и Ревду — 21 километр. За февраль было погружено в эти адреса 105 вагонов. Вагоны эти простаивали несколько суток под погрузкой, выгрузкой и в ожидании вывозки. Чем объяснить такую расточительность руководителей Свердловского отделения?

Инженер-лейтенант движения А. ДОДРОВ — коммерческий ревизор Кузинского участка.

МОЛЧАЛИВОЕ РАДИО

Радио у нас в железнодорожной поселке г. Свердловска больше молчит, чем работает. По заявкам о поврежденных руководителя радиопосылки посылают учеников, которые исправляют линию лишь на несколько часов, затем радио снова умолкает.

Когда же начальник транслационного узла т. Столяров приведет в порядок радиосеть?

П. ФИЛИППОВ.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.