

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 39 (2669)

Вторник, 3 апреля 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 16 коп.

Множить ряды лунинцев

Лунинское движение на транспорте является тем резервом, за счет которого паровозники добились огромных успехов как в эксплуатационной работе, так и в содержании паровозного парка. Теперь нет, пожалуй, такого машиниста, такого начальника депо, командира паровозника, который бы не знал той выгоды и того эффекта, какой дает в паровозном хозяйстве применение метода знатного механика страны.

Неоценимую помощь оказали в дни войны лунинцы Свердловской магистрали Давыдов, Кунцевич, Ковязин, Сорокин, Голубев, Лежнин и многие другие. На лицевых счетах этих машинистов-стахановцев сотни тяжеловесных поездов, которыми перевезли они тысячи тонн сверхпланового груза, много сэкономили угля, а также дали большие сбережения денежных средств на ремонте локомотивов. И самое главное в том, что их паровозы находятся в отличном состоянии.

Взять, к примеру, камышловского машиниста Давыдова. Благодаря лунинскому уходу за локомотивом, ему удалось довести пробег своей машины между подъемами до 55 тысяч километров, не имея совершенно межпоездного ремонта и случаев брака в работе. Кроме этого, используя опыт тульского механика Коробкова, тов. Давыдов открыл большой клапан и стал сжигать на паровозе местный богословский уголь. Это дало ему возможность добиться большой экономии топлива и достичь высоких технических скоростей.

К сожалению, не все машинисты работают так, как Давыдов. Мало еще лунинцев на нашей дороге, плохо их растут командиры-паровозники, не занимаются они всерьез и повседневно лунинским движением. Не случайно поэтому количество машинистов лунинцев за последнее время значительно сократилось.

Такое положение явилось, в первую очередь, следствием того, что начальники депо и паровозных отделений потеряли чувство ответственности за организацию столь большого государственного дела, не занимаются такими вопросами как обучение паровозных бригад слесарному делу, не выделяют специальных стойл для лунинских паровозов, допускают срывы спаренной езды, чем пасаждают обезличку

—первого врага лунинского движения. Все эти факты имели и имеют место почти во всех паровозных депо дороги.

Большим злом в паровозном хозяйстве, тормозом лунинского движения является нарушение спаренной езды. Если нет на паровозе постоянной бригады, нет постоянного машиниста, нечего и говорить о лунинском уходе за этой машиной, о сохранении всех ее деталей. Без хозяина и дом сирота — говорит народная пословица. Однако не хотят с этим считаться некоторые руководители-паровозники.

Взять, к примеру, депо Свердловск-сортiroвочная. Выступая на совещании лунинцев, заместитель начальника депо т. Бирюков не прочь был похвастать ростом лунинского движения и повышением общей культуры в работе паровозников, однако в депо не изжиты массовые случаи срыва спаренной езды, допускается обезличка на паровозах. Можно ли успешно внедрять лунинский опыт ухода за паровозами, если здесь за три месяца этого года было допущено свыше 450 случаев срыва спаренной езды. Не лучше дело и в целом ряде других депо.

На прошедшем 28 марта общедорожном совещании паровозников-лунинцев были вскрыты главные причины, тормозившие развитие на дороге лунинского движения, а также намечены практические мероприятия для широкого внедрения среди паровозников передовых стахановских методов труда.

Задача паровозников и, в первую очередь, их руководителей — провести в жизнь эти решения, добиться повседневного роста лунинских бригад, лунинских паровозов. Нужно сейчас широко распространить среди паровозников инициативу коллектива депо Свердловск-пассажирская, возродивших у себя кооперированный ремонт паровозов, в эксплуатационной работе следует максимально использовать кольцевую езду, как средство увеличения среднесуточного пробега локомотива.

Только широкое распространение лунинского движения и массовое развертывание социалистического соревнования позволят паровозникам Свердловской магистрали справиться с взятыми обязательствами и выполнить свой долг перед родиной, перед фронтом.

В содружестве с паровозниками

В развернувшимся предмайском соревновании с каждым днем крепнет дружба паровозников и лунинцев Свердловского отделения. Работая слаженно и четко, они с высокой скоростью водят поезда.

В ночь на 2 апреля машинист т. Вахманин проследовал по участку Свердловск — Синарская без набора воды и перевыполнил норму участковой скорости на 25,7 кило-

метра в час и среднесуточной на 600 километров. С значительным превышением скорости провели поезда машинисты тт. Миславский, Чицова, Злоказов, Белов, Четков, Гармаш, доставившие поезда в Синарскую намного раньше графика.

Всего в это дежурство было организовано 7 эстафетных поездов.

А. ГРАБАЛОВ — диспетчер Свердловского отделения, инженер-лейтенант движения.

Паровозники! Добейтесь в предмайском соревновании наибольшего под'ема лунинского движения!

На 3 часа раньше графика

Своевременно обеспечивать Богословские копи порожняком под погрузку угля стало законом для надежных железнодорожников.

В дежурство с 1 на 2 апреля диспетчеры отделения тт. Бротов и Гнотковский организовали продвижение эстафетных порожняковых поездов.

Машинист, тов. Динцев, ведя поезд № 733 по участку Верхотурье-Богословск, проследовал без набора воды и прибыл к месту назначения на 3 часа раньше расписания.

П. МАКЕЕВ — старший помощник начальника распорядительного отдела, инженер-лейтенант движения.

По методу Коробкова

Лучший машинист паровозного депо Верхотурье Василий Рычин и его напарник т. Лопаткин, успешно овладевая методом Коробкова, с высокой скоростью водят тяжеловесные поезда на местном богословском угле. В марте они провели три тяжеловесных поезда. Норма технической скорости локомотива значительно перевыполнена. За месяц бригады этих машинистов сберегли 23 тонны топлива, не имеют ни одного случая брака и межпоездного ремонта. Лунинским уходом бригады содержат свой локомотив в исправном техническом состоянии.

Н. МОРОЗОВ — начальник депо, инженер — капитан тяги.

Перевыполнили план погрузки металлолома

27 марта коллектив станции Шарташ досрочно выполнил квартальный план погрузки металлического лома и к 1 апреля отгрузил сверх мартовского плана еще 20 процентов к заданию.

Особенно отличились в этом смена маневрового диспетчера т. Ускова и грузового диспетчера т. Пятковой, старшие весовщики тт. Алексеев и Вавилова.

А. КОНОПИЦКИЙ — начальник станции, инженер — капитан движения.



Петр Кузьмич СОКОЛОВ — машинист-инструктор депо Свердловск-пассажирская, один из инициаторов кооперированного ремонта паровозов.

СДЕЛАЕМ НАШЕ ДЕПО ЛУНИНСКИМ

Поддерживая инициативу передовых машинистов нашего депо, начавших кооперированный ремонт своих паровозов, мы, паровозники депо Свердловск-пассажирская объявляем апрель месяцем возрождения лунинского движения в нашем депо и берем на себя в предмайском соревновании следующие обязательства:

Перевести весь рабочий парк паровозов на хозрасчет и довести число лунинских паровозов до 60 процентов. Отремонтировать кооперированным методом не менее 15 паровозов. Перевыполнить норму технической скорости на 2,5 километра в час, сэкономить 8 проц. топлива и 5 проц. смазки.

Повысить слесарную квалификацию машинистов до 5 разряда и повысить классность с 4 до 3 класса 15 машинистов и с 3 до 2—5. Обучить слесарному делу 10 помощников машиниста и 10 кочегаров.

Призываем всех паровозников Свердловской дороги включиться в соревнование за широкое внедрение лунинских методов труда.

По поручению коллектива паровозников: В. БОРЦОВ — начальник депо, инженер-м айор тяги, А. ЗАЙЦЕВ — секретарь партбюро, А. КУЗНЕЦОВ — пред. месткома, П. СОКОЛОВ — машинист-инструктор, машинисты: П. ПОЛОВИНКИН, И. НИКУЛИН, Ф. МОРОЗОВ, С. ЗВЕРЕВ, П. АБАКУМОВ, САЖАЕВ и другие.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 2 апреля

В течение 2 апреля на БРАТИСЛАВСКОМ направлении войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта, продолжая наступление, овладели городом и железнодорожной станцией ТОПОЛЬЧАНЫ, а также заняли более 100 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БОШАНЫ, БЕЛКИ, РИПНЯНЫ, СИЛАДИЦЕ, СУХА, ПУДМЕРИЦЕ, МОДРА, ПЕЗИНОК, ВАЙНОРИ, ФАРНА, БИШДОРФ (4 километра восточнее БРАТИСЛАВЫ), ГУТОР, ШАМОРИН и железнодорожные станции БОШАНЫ, БЕЛКИ, РИПНЯНЫ, СИЛАДИЦЕ, СЕРЕД, МОДРА-ШЕНКВИЦЕ, ЧЕПЛИС, ВАЙНОРИ, УЗОР, БИШДОРФ. На ВЕНСКОМ направлении, по

обеим сторонам озера НОЙЗИДЛЕР-ЗЕЕ, наши войска продолжали вести наступательные бои.

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, продолжая наступление юго-западнее озера БАЛАТОН, 2 апреля, совместно с болгарскими войсками, овладели центром нефтяной промышленности Венгрии — городом НАДЬКАНИЖА — важным узлом дорог и сильным опорным пунктом обороны немцев, а также заняли более 40 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты — ШЕЙТЕРХАХОТ, БОЧКА, ЭСТЕРЕГНЬЕ, ШОМЬДСЕНТМИКЛОШ, БЕЛЕЗНА, СЕНТ МИХАЙ.

В боях за 1 апреля войска фронта взяли в плен более 10.000 солдат и офицеров противника и захватили следующие трофеи: танков — 35, бронетранспортеров — 20, полевых орудий — 215, пулеметов — 170, автомашин — 420, радиостанций — 100, паровозов — 20, железнодорожных вагонов — 780, складов с боеприпасами, вооружением и продовольствием — 59.

На других участках фронта — существенных изменений не было.

За 1 апреля на всех фронтах подбито и уничтожено 50 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 40 самолетов противника.

Выше культуру руководства эксплуатационной работой дороги!

Стахановские дела тагильских железнодорожников

Продолжительное время Н-Тагильское отделение отставало, не выполняло основных государственных заданий по погрузке, развозу местного груза, выгрузке и обороту вагона.

В марте отделение добилось значительных успехов. План погрузки выполнен на 102,6 процента, на 15 проц. по сравнению с февралем возросла выгрузка, завышенный ранее на тысячи вагонов рабочий парк сокращен на 600 вагонов ниже нормы, оборот вагона за первые две декады составил 90 проц. к заданию, а в третьей декаде установленная норма перевыполнена.

Этому улучшению предшествовала большая организационная и массово-политическая работа, проведенная руководством отделения совместно с горкомом и Сталинским райкомом ВКП(б) города Н-Тагила.

В феврале были проведены совещания диспетчеров с кондукторами, с паровозными и электровозными машинистами по вопросам ускорения оборота вагона и развоза местного груза. В марте проведено два совещания командиров решающих станций и диспетчеров совместно с руководителями предприятий и транспортными цехов об ускорении оборота внутридорожных и отделенческих вертушек и обеспечении плана погрузки и выгрузки. На этих совещаниях присутствовали представители крупнейших заводов имени Гуйбышева, Ново-Тагильского, Верх-Салдинского и Н-Салдинского, рудника имени 3-го Интернационала, Кушвинского завода и ряда других предприятий.

На одном из этих совещаний тагильчане приняли обращение ко всем металлургам и горнякам Свердловской области, выступив инициаторами соревнования за быструю оборот вагона, выполнение плана перевозок грузов черной металлургии и горнорудной промышленности. С этого дня на отделении разгорелось боевое соревнование железнодорожников с металлургами и горняками.

Смены передовых дежурных по отделению и диспетчеров стали показывать образцы четкого командования и слаженной работы с клиентурой.

В депо Ивдель смирились с разболтанностью

Недавно в газете «Уральский рабочий» начальник депо Ивдель тов. Кокарев справедливо был подвергнут критике за развал дисциплины среди паровозных бригад и выдачу под поезда неисправных паровозов. Но увы! Руководители депо не сделали из этого никаких выводов, да они, видимо, и не способны перестроить работу в депо. Факты, вскрытые в статье, имеют место и сейчас.

28 марта под поезд № 103 был выдан паровоз машиниста Карташова с опозданием на 55 минут, при этом выяснилось, что паровоз неисправен и даже не заправлен во-

ентурой. 26 марта смена диспетчера Алапаевского участка т. Осташевского на 40 вагонов перевыполнила задание по развозу местного груза, а в целом смена дежурного по отделению т. Пономарева развезла сверх задания 109 вагонов местного груза.

Выдающегося успеха 24 марта добилась смена лучшего дежурного по отделению т. Патрикеева. Она перевыполнила задание по развозу местного груза на 249 вагонов, значительно превысив при этом план выгрузки. 29 марта, несмотря на возникшие затруднения, она также обеспечила развоз местного груза с превышением задания. Зам. начальника дороги директор-полковник движения т. Оборотов наградил передовых людей смены во главе с тов. Патрикеевым значками и денежными премиями.

Четко работают единые смены узлового диспетчера Виктора Балакина, диспетчеров Богословского участка Софьи Балакиной и Алапаевского — Анны Тагишовой и тов. Есюнина, показывая образцы работы в развозе местного груза и продвижении поездов.

Больших успехов в работе за последнее время добился коллектив решающей сортировочной станции отделения — Смычки. Особенно отличаются в выполнении заданий по распуску вагонов с горки дежурный по горке т. Еделькин, по передаче поездов на НТМЗ и Коксохимзавод — маневровый диспетчер т. Луговцев и зам. начальника станции по грузовой работе т. Ерипов.

Крепнет на отделении производственная дружба и соревнование движущихся с паровозниками и электровозниками. За последнее время возросло вождение тяжеловесных поездов. 26 марта машинист электродепо т. Калинин провел из Гороблагодатской в Смычку поезд, превышающий весовую норму на 1200 тонн и в обратный рейс тяжеловесный поезд на 800 тонн больше нормы. В этот же день машинист Кушвинского паровозного депо т. Буньков провел поезд из Кушвы в Верхотурье и обратно без набора воды на участке и вдвое быстрее времени предусмотренного графиком. Примеру

дой. Поезд был отправлен с опозданием на 1 час 35 минут. На перегоне Ивдель-2—пост № 4 из-за неисправности колосников на паровозе и по недостатку пара поезд опоздал на 19 часов. В обратный путь поезд прибыл с опозданием на 1 час 35 минут.

Такие же факты имели место и 29 марта. Из-за невыдачи паровоза поезд № 101 был отправлен со станции с опозданием на 1 час. По такой же причине поезд с местным грузом простоял 8 часов 10 минут, а кольцевой маршрут № 1011 с марганцевой рудой задержан на двое суток.



П. А. ПАТРИКЕЕВ — передовой дежурный по Н-Тагильскому отделению движения.

тт. Калинин и Бунькова следуют многие электровозники и паровозники.

Наряду с достижениями, в работе отделения имеется еще много существенных недостатков. Отделение все еще не справляется с планом погрузки металла, не выполняет регулировочное задание, не изжиты еще случаи брака.

Обсуждая обязательства коллектива дороги, взятые в предмайском соревновании с Южно-Уральской и Пермской дорогами, тагильские железнодорожники обязались в тесном содружестве с металлургами и горняками добиться новых успехов в выполнении заданий по грузоперевозкам.

В дни, когда героическая Красная Армия, гремя врага в его кровавом логове, вместе с союзными армиями приближает окончательный разгром гитлеровской Германии, тагильские железнодорожники прилагают все силы к тому, чтобы еще больше усилить помощь фронту, с честью выполнить священную клятву уральцев товарищу Сталину и завоевать в предмайском соревновании первое место по Свердловской дороге.

Гдеизил газеты «СТАЛИНСКИЙ ЛОКОМОТИВ» — коллективный корреспондент газеты «Путевка».

Из-за неисправности и опозданий выдачи паровозов на станции систематически задерживается подача порожняка под погрузку. Кольцевой маршрут, следующий под погрузку марганцевой руды, простоял на станции в ожидании паровоза 4 часа 35 минут, а когда паровоз все же был выдан, на нем не оказалось машиниста. Машинист Горбачев после приема поезда самовольно ушел в депо по личным делам.

Начальнику паровозной службы т. Уткину следует принять решительные меры против нарушителей государственной дисциплины и навести должный порядок в паровозном депо Ивдель.

И. ЛУПАН — дежурный по станции Ивдель.

Ввести на дороге диспетчерские паровозы

Местные вагоны долго простаивают на участковых и сортировочных станциях в ожидании отправления под выгрузку или погрузку на промежуточные станции. Простаивают они также и на промежуточных станциях в ожидании подачи под погрузку и отправления со сборным поездом. Эти простои можно значительно сократить назначением в обращение вместо сборных поездов специальных маневрово-выводных, или как их принято называть — диспетчерских паровозов.

Диспетчерские паровозы при необходимости могут обращаться по участку чаще, чем сборные поезда, менять направление следования, что позволит ускорить продвижение местных вагонов. Назначение их особенно целесообразно на участках с большим объемом местной работы и незначительным пропуском транзитных поездов, таких как Надеждинск — Медная Шахта — Покровск — Уральский, Тавда — Туринск — Егоршино, Надеждинск — Ивдель и другие.

Порядок их использования таков: к участку прикрепляется один или два диспетчерских паровоза в зависимости от размеров работы. На каждый паровоз назначается по две паровозных и кондукторских бригады. К паровозу выделяется теплушка для отдыха бригад, которые сменяются через 12 часов. Снабжение их продуктами должно быть организовано по примеру бригад паровозных колонн.

Для избежания непроизводительных пробегов локомотивов для набора топлива и воды нужно заключить соглашения с клиентурой об экипировке паровозов на подъездных путях. Это вполне можно делать на таких станциях, как Туринские рудники, Лесная Волчанка и ряде других.

Работа диспетчерского паровоза производится по графику, составляемому с учетом размеров и характера местной работы (участка и графика движения поездов). Диспетчеру предоставляется право изменять этот график в связи со сложившимися условиями. Для ускорения вывоза вагонов с участковых станций на участок и обратно он может производить отцепки и прицепки груза и неполновесным транзитным поездом, используя стоянки этих поездов (набор воды, технический осмотр и т. д.).

Опыт применения диспетчерских паровозов на Московско-Курской и других дорогах дал хорошие результаты и был рекомендован всем дорогам сети. Был даже выпущен специальный кинофильм, показывающий опыт работы диспетчерских паровозов. Однако этот опыт почему-то не получил должного распространения на Свердловской дороге. Между тем ввести его необходимо. Это значительно ускорит оборот местного вагона, даст новые резервы увеличения погрузки и выгрузки.

Инженер В. ХОРУНЖИЙ.

Устранить недогруз торфяных вертушек

Для перевозки торфа в Хромпик со станции Адуй прикреплено 4 кольцевых маршрута по 20 четырехосных полувагонов в каждом.

Вследствие легковесности груза эти кольцевые маршруты систематически недогружаются до полной весовой нормы. Контрольный переверс показал, что грузоотправитель Лесиноторфпредприятие недогружает в каждый маршрут около 100 тонн груза, в результате чего общий недогруз вертушек в месяц выражается в весьма солидной цифре — 4 тысячи тонн.

Между тем можно вполне устранить этот недогруз. На полувагоне № 1131737 были наращены борта высотой до метра, что вполне позволяет габарит. В результате этого в этот вагон было погружено не

64 кубометра торфа, как обычно, а 95. Это показывает, что если нарастить борта всех полувагонов, можно с успехом осуществлять перевозку торфа тремя маршрутами, вместо четырех.

Экономия от этого получится огромная. Если каждый маршрут обрабатывается сейчас за 72 часа, то сокращение одной вертушки даст в месяц свыше 14 тысяч вагоночасов экономии, что повысит доходность дороги по самым скромным подсчетам на 258 тысяч рублей, и высвободит один паровоз.

Службам грузовой, движения и вагонной нужно разрешить этот вопрос в ближайшее время.

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

Письма в редакцию

НАЛАДИТЬ СНАБЖЕНИЕ ПУТЕЙЦЕВ ХЛЕБОМ

На участке Камышлов-Поклевская перестала ходить вагон-лавка и путейцы вынуждены сами ездить за хлебом. У нас на 7-м околке от каждой бригады выделяется в поездку за хлебом один человек. Хлеба в магазине дают только на два дня, и на это затрачивается бесцельно много времени.

К тому же, людям приходится ездить с товарными поездами, которые не останавливаются на разезде Пульниково, и рабочим при-

ходится прыгать с поезда на полном ходу.

Сейчас у путейцев начинается страдная пора — весенне-летний ремонт пути, и у нас на счету каждый человек. Камышловскому райпрофсоюзу и ОРС'у необходимо наладить снабжение путейцев хлебом.

ШЕПЕЛЕВ — бригадир 7 околотка.

Ответственный редактор

П. А. МАРКОВ.

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.