

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсежа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 66 (2696)

Четверг, 7 июня 1945 г.

Год издания 12-й

Цена 15 коп.

## Поддержим призыв железнодорожников угольно-металлургических магистралей Юга

Позавчера в нашей газете было опубликовано обращение железнодорожников угольно-металлургических магистралей Юга ко всем железнодорожникам Советского Союза с призывом развернуть боевое соревнование за новый подъем работы транспорта, за достойную встречу Всесоюзного Сталинского дня железнодорожника.

Воодушевленные великой исторической победой над фашистской Германией и первомайским приказом товарища Сталина, железнодорожники Юга берут на себя высокие социалистические обязательства, стремятся всеми силами увеличить грузооборот до довоенного уровня и призывают всех железнодорожников поднять наш транспорт на новую ступень технологической и эксплуатационной культуры.

Поддерживая инициативу передовых магистралей, коллектив нашей дороги, включаясь в соревнование, решил к 30 июля выполнить 7-месячный план грузоперевозок и погрузить дополнительно 12 тысяч вагонов, снизить до нормы рабочий парк, добиться новых успехов в ускорении оборота паровозов и вагонов и в подготовке всего хозяйства дороги к зиме.

Уже по итогам работы в мае передовые коллективы показали пример добросовестного осуществления этих обязательств. Надеждинское отделение (начальник т. Шанаурин) на 103 проц. выполнило норму оборота вагона, дало наивысший показатель в маршрутизации перевозок, превысило план выгрузки и удовлетворительно справились с погрузкой.

Вновь выдвинулась в ряды передовиков станция Свердловск-пассажирская. На 105 проц. выполнила план погрузки угля станция Богословск (нач. т. Турышев). На много перевыполнил план ремонта вагонов Гороблагодатский вагонный участок. Серьезных успехов в оздоровлении пути добились путейцы Камышловской и Туринской дистанций.

Однако в целом коллектив дороги не закрепил успехов, завоеванных в предыдущие месяцы, и снизил показатели по основным измерителям. Оборот вагона в мае дорога выполнила всего лишь на 90,5 проц., сорвано регулировочное

задание НКПС. Неудовлетворительная работа по сдаче поездов и с местным грузом привела к накоплению большого количества избыточного парка вагонов.

Все это свидетельствует, прежде всего, о том, что многие командиры, партийные и профсоюзные руководители формально подходят к руководству соревнованием, не организуют железнодорожников на выполнение социалистических обязательств.

Особенно ухудшило работу Свердловское отделение движения (начальник т. Попов). Здесь забросили соревнование с металлургами, забыли о скоростных методах обработки и продвижения поездов, ослабили внимание к вопросам технологии в поездной и грузовой работе. В результате этого на отделении скопился большой избыток парка, связавший маневренность решающей станции дороги Свердловск-сортировочной, ухудшились погрузка, выгрузка и другие измерители.

Хуже, чем в апреле, стали работать и железнодорожники Н-Тагильского отделения. По их вине сорвана сдача порожняка на соседние дороги в размере 1098 вагонов. Снизили показатели по среднесуточному пробегу локомотивов и паровозники.

Осталось два месяца до Сталинского Дня железнодорожника. Коллектив нашей дороги должен побоевому поддержать призыв железнодорожников Юга и с честью выполнить взятые на себя обязательства: поднять культуру в эксплуатационной работе, шире распространить испытанные методы новаторов транспорта, в кратчайший срок снизить рабочий парк, ускорить оборот вагона, изо дня в день выполнять и перевыполнять задания по погрузке и выгрузке, не медля ни дня готовить все хозяйство дороги к зиме.

Сила соревнования в его массовости, действенности. Каждый железнодорожник должен проявить максимум инициативы и энергии в борьбе за подъем работы дороги и к Сталинскому Дню железнодорожника дать достойный вклад в дело дальнейшего укрепления военно-экономического могущества нашей Родины.

## Дневник соревнования

### железнодорожников с металлургами и горняками

За сутки 5 июня дорога недовыполнила план погрузки на 671 и выгрузки на 479 вагонов. Ни одно отделение дороги не справилось с суточным заданием. Хуже всех работало Свердловское отделение, недовыполнившее план погрузки более, чем на 300 вагонов, и при избытке местного груза сорвало выгрузку. На подъездных путях клиентуры отделения осталось 130 вагонов с полным сроком.

По дороге выполнено задание по погрузке каменного и древесного угля, зерна, цветной руды и кокса.

Сорвали погрузку Лосино торфпредприятие и СУМЗ. Тюменский склад топлива не выгрузил 111 вагонов угля.

## Снизить рабочий парк, ускорить оборот вагона, повысить культуру в эксплуатационной работе!

### Итоги работы дороги в мае

В мае, по сравнению с апрелем, дорога увеличила ежедневную погрузку и выгрузку. Имея повышенное задание, железнодорожники не справились с ним, выполнив план погрузки на 95,1 проц. и выгрузки на 94.

Улучшилась породовая погрузка. Перевыполнено задание по перевозке цветного металла, цветной руды, кокса. Выполнен план погрузки бокситов, крепежа, хлеба. Увеличился прием и сдача поездов, значительно сократилось число случаев аварий и брака в работе.

В мае дорога плохо выполняла регулировочное задание, допустила накопление излишнего парка вагонов, не выполнила норму оборота вагона.

По итогам соревнования руководство дороги и Дорпрофсеж признали победителями, занявшими первые места:

**НАДЕЖДИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ** (нач. т. Шанаурин), **СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** (нач. т. Подковыров), **КУЗИНО** (нач. т. Шестаков) и **БОГОСЛОВСК** (нач. т. Турышев).

**ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ И ДЕПО ЕГОРШИНО** (нач. тт. Протасов и Пластинин), **СКЛАД ТОПЛИВА КАМЫШЛОВ**.

**СВЕРДЛОВСК - ПАССАЖИРСКОЕ ПОГРУЗОЧНОЕ КОНТОРУ**, **КАМЫШЛОВСКУЮ И ТУРИНСКУЮ ДИСТАНЦИИ ПУТИ** (нач. тт. Струппуль и Лобанок).

**ГОРОБЛАГОДАТСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК** (нач. т. Швейский), **СВЕРДЛОВСК - ПАССАЖИРСКУЮ ДИСТАНЦИЮ СВЯЗИ** (нач. т. Глаголев).

**ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ЕГОРШИНО**, **ЖИЛИЩНО - РЕМОНТНУЮ КОНТОРУ СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** (нач. тов. Елисеев).

**ЕГОРШИНСКИЙ САМУЧАСТОК**.

Хуже всех работали в мае и отнесенные на последние места:

Свердловское отделение движения (нач. т. Попов), станции Свердловск-сортировочная, Надеждинск-сортировочная и Туринские рудни-

ки, Тюменское паровозное отделение и депо Тюмень, Тагильская дистанция пути, Кузинская дистанция связи и Кузинский вагонный участок, вокзал станции Тавда.

### Передовая дистанция

По итогам социалистического соревнования в мае Камышловская дистанция пути (начальник т. Струппуль) заняла первое место по дороге.

Содержа путь в отличном состоянии и не имея предупреждений и брака в работе, коллектив путейцев выполнил майское задание по планово-предупредительному ремонту

на 118 процентов и отремонтировал сверх плана средним ремонтом по классу № 1—1 км. и классу № 2 3,5 км.

На дистанции 478 стахановцев и лунинцев, 152 ударника. Отличных результатов в мае добились дорожный мастер 14 околотка тов. Головин, бригадир пути 8 околотка т. Носов, путевой обходчик 10 околотка т. Ковалевич.

### Мастер скоростного продвижения поездов

Бригада главного кондуктора Михаила Александровича Кондовина давно уже держит первенство среди кондукторов Камышловского резерва.

Соревнуясь за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника, бригада важного перевыполнила в мае свои основные измерители и превысила норму пробега

на 80 проц. Не имея ни одного брака в работе, задержки поездов на участковых станциях и в пути следования, бригада т. Кондовина систематически принимает и сдает поезда на 2—3 минуты ранее срока, установленного технологическим процессом.

**Н. ШИРОВОВСКИЙ** — секретарь узлового парткома.

### Майская программа перевыполнена

Свердловский путевой ремонтно-механический завод № 8, где начальником т. Кубчик, 5 месяцев держит переходящее Красное знамя Кагановичского Райкома ВКП(б) и Райисполкома. За производственные успехи в апреле заводу вручено переходящее Красное Знамя НКПС.

Значительно перевыполнив производственный план, коллектив снизил себестоимость продукции на

17,4 процента и сэкономил 2.795 тысяч рублей.

Готовясь к Сталинскому Дню железнодорожника, коллектив завода не снижает своих успехов. Майская программа выполнена на 108,5 процента. Подавляющее большинство рабочих перевыполняет задания в два-три раза. Впереди идут цехи №№ 5 и 7.

**МАСАЛЬСКИЙ** — секретарь парторганизации.

### ПО ВИНЕ БРАКОДЕЛА

В ночь на 6 июня машинист Горковенко допустил растяжку поезда на участке Хрустальная—Вершина. Поезд выводился вспомогательным паровозом. Перегон был закрыт на

3 часа. Бракодел задержал продвижение семи поездов.

**П. КРОХИН** — старший помощник начальника распорядительного отдела.



Георгий Леонидович ХАЙЛОВ — передовой сцепщик вагонов станции Смычка.

Фото Ф. Соболева

Сдвоенные поезда — с высокой скоростью

### Сдвоенные поезда — с высокой скоростью

Готовясь к достойной встрече Всесоюзного Сталинского дня железнодорожника, паровозники депо Надеждинск развернули боевое соревнование за вождение тяжеловесных поездов.

Передовой машинист т. Филиппов, с помощником т. Ушаковым и кондуктором т. Погояш систематически водят с высокой скоростью поезда, вдвое и более превышающие весовую норму. За три поездки бригада т. Филиппова провела сдвоенные поезда, на 1800 тонн тяжелее установленной нормы. В мае тов. Филиппов провел 10 сдвоенных тяжеловесных поездов и 3 поезда за четыре дня июня.

Примеру передового машиниста следуют другие механики. Машинист т. Старков провел 9 сдвоенных поездов, т. Филиппов — 5 и т. Сугатов — три поезда.

**ЗАВАРОВ** — машинист-инструктор.

### Лицевой счет машиниста

В лицевой счет мастеров отопления заносятся следующие машинисты, добившиеся в мае высокой экономии топлива:

Фамилия машиниста	Название депо	Экономия в тоннах
1. Жебутинский	Тюмень	56,4
2. Семенов	Тюмень	31,5
3. Кунцевич	Камышлов	30,5
4. Голубев	Свердловск-пассажирская	56,8
5. Манжа	Свердловск-пассажирская	29,1
6. Логинев	Свердловск-пассажирская	22,5
7. Нестюрин	Свердловск-сортировочная	28,8
8. Сорокин	Свердловск-сортировочная	19,0
9. Аристов	Кузино	7,7

Товарищи паровозники, боритесь за высокую экономию топлива! Создавайте запасы топлива на зиму. Пусть экономия топлива станет одним из основных обязательств в соревновании навстречу Сталинскому Дню железнодорожника!



## Обменная страница дорожной газеты „Призыв“

## Передовой опыт стахановцев Южно-Уральской дороги

## На местных углях

Экономия топлива, использование для отопления локомотивов местных углей—важнейшая задача паровозников.

Следуя примеру тульского машиниста тов. Коробкова, я решил перейти на отопление паровоза исключительно местными тощими углями. Правда, я и раньше пользовался ими, но употреблял их не более 30—50 проц. в смеси с жирными углями.

Внимательно прочел я все, что писалось об опыте Коробкова, подробно ознакомился с богатым опытом челябинских паровозников, ездящих на бурых углях. Все это позволило мне хорошо освоить местное топливо.

Наши местные угли ложатся на колосники плотно и дают большую зольность. Незначительная тяга при большом диаметре конуса не дает возможность углю быстро затопаться и полностью сгорать.

Чтобы добиться высокой форсировки котла и большой экономии топлива, я решил уменьшить сечение диаметра форсового конуса и несколько приподнять его. На очередной промывке сделал из жаровых труб конусные втулки диаметром в 72 миллиметра вместо 80, и приподнял конус на 50 миллиметров. Этим я добился увеличения тяги в топке и лучшего использования местного низкокалорийного угля.

Отличные результаты дало и поднятие конуса. Наблюдая его работу, я пришел к выводу, что от ударов большой силы отработанный пара в стенки пятикота на нем получают боковые пробои, в дымовой коробке происходит завихривание, что приводит к неравномерному горению в топке. Когда же я приподнял конус, эти недостатки исчезли.

Эти небольшие усовершенствования дали мне возможность получить большую форсировку котла.



Теперь я уверенно вожу своим паровозом тяжеловесные поезда, перевыполняю норму технической скорости и ежемесячно экономлю от 40 до 60 тонн угля.

Во время подъемного ремонта я удлинил арочный свод на один кирпич. Для того, чтобы добиться равномерного разбрасывания топлива стокером, особенно в задние углы топки, не допускать прогаров, избежать излишнего открытия шуровочного отверстия, а следовательно излишнего доступа в топку холодного воздуха, я на углы стокерной плиты наварил специальные накладки из обломков золотниковых колец с небольшим повышением и соответствующим изгибом.

Несмотря на то, что мы пользуемся только местными низкокалорийными углями, моя бригада не снижает производственных показателей. Мы перевыполняем техническую скорость от 3 до 5 километров в час и значительно ускорили оборот паровоза.

**А. УТОМОВ** — старший машинист депо Курган.

Коллектив соревнующейся с нами Южно-Уральской дороги добился серьезных успехов в погрузке, выгрузке и ускорении оборота вагона и по итогам Всесоюзного социалистического соревнования в апреле завоевал переходящее Красное Знамя НКПС.

Сегодня мы даем обменную страницу дорожной газеты «ПРИЗЫВ» о передовом опыте лучших стахановцев-лунинцев Южно-Уральской дороги.

## Без помощи ремонтных бригад

Свой километр я принял с оценкой 48 баллов и решил привести его в отличное состояние. Сначала сделал себе весь инструмент: суфляжную кружку, две железных лопаты, грабли, клин, два гребка, стянул декселя и т. д.

Но производить перешивку одному невозможно. Я сконструировал на тяжкой шаблон. Он состоит из куска полосового железа с загнутым концом для захвата головки рельса, на другом конце прикреплена петля длиной в 40 сантиметров, которая выступает за головку рельса. Через эту петлю, при помощи лопы натягивается растянутый рельс.

Дело пошло. Теперь с перешивкой пути я легко справляюсь один. Ремонт своего километра закончил досрочно. Вагон-путеизмеритель показал нулевой балл. Тогда я попросил себе еще один километр и также сделал его отличным.

Мой опыт дружно поддержали другие путеобходчики. 58 путеобходчиков, мостовых и переездных сторожей нашей дистанции взяли своими силами выполнить текущий ремонт 48 километров.

**И. ПИСАРЕВ**—путевой обходчик 10 оклоотка Троицкий дистанции.

## Лунинский уход за вагонами в пути



Лунинский метод завоевал себе видное место в работе вагонников. Следуя примеру Николая Лунина, многие поездные вагонные мастера своими силами ремонтируют подвижной состав в пути, чем значительно сокращают объем его ремонта на технических станциях.

Лунинский метод применяю и я. Чтобы избежать всевозможных «случайностей» в пути, особенно тщательно принимаю составы из станций отправления. Транзитный поезд я всегда встречаю у входных стрелок, при проходе его внимательно осматриваю состояние упряжных приборов, ходовых частей, рессор, рычажной автотормозной передачи и определяю по стуку нет ли раковин и выбоин у колесных пар и т. д.

После остановки поезда, прежде всего, стараюсь узнать у прибывшего поездного мастера о состоянии

и действиях автотормозов, о поведении букс, ходовых свойствах состава, а затем приступаю к детальному осмотру и приему его, начиная с хвостового вагона. Особое внимание уделяю состоянию подбивки подшипников и букс. Укрепляю буксовые крышки, а где их нет,—требую поставить. Вырезаю подозрительные буксы, осматриваю каждый корпус буксы, вкладыш и подшипник.

Наиболее ответственная работа начинается в пути. Принятый поезд должен в полном порядке, без задержек, прибыть к месту назначения. Вот почему каждую, хотя бы непродолжительную остановку на станциях я использую для того, чтобы обехать состав с обеих сторон, ощупать буксы, поправить подбивку, добавить смазку, подкрепить болты у буферных стаканов и буксовых лап, сменить тормозные колодки, отрегулировать тормозные тяги и т. д.

Во время движения поезда я зорко наблюдаю не греются ли буксы, не прихватило ли в составе тормоза.

Для выполнения предупредительного ремонта вагонов в пути у меня есть полный набор хорошего инструмента, а также и мелкие детали, болты, шпильки, резиновые кольца и т. п. Кроме того, вожу с собой запасный резиновый рукав автотормозной воздушной магистрали.

В результате лунинского ухода за вагонами в пути я уже наездил 185000 километров, не имея ни одного случая отцепки вагонов по горению букс и другим техническим причинам.

Иногда в пути появляются серьезные неисправности, устранить которые своими силами нельзя. В таких случаях я решаю вопрос о возможности следования вагона дальше, а затем поступаю так же, как поездной вагонный мастер тов. Коломайко, то-есть вызываю по телефону или сектору осмотра вагонов ближайшего пункта технического осмотра, ставлю его в известность о характере ремонта, указываю номер вагона и место нахождения его в составе.

Только за месяц по моим известиям с линии было отремонтировано без отцепки от поездов 15 вагонов. Ремонт делался быстро, стоянки поездов под техническим осмотром значительно сокращались.

Соревнуясь с поездным вагонным мастером тов. Мингалевым, я и впредь буду совершенствовать лунинский уход за вагонами в пути. Лунинской работой ускорю продвижение поездов!

**А. КОЛЕСНИКОВ** — поездной вагонный мастер Курганского резерва.

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

## ЗА НУЛЕВОЙ ОСТАТОК ВАГОНОВ ПОД ВЫГРУЗКОЙ

Одним из резервов ускорения оборота вагонов является сокращение простоя их под грузовыми операциями. Лучшее и наиболее полное использование этого резерва в значительной мере зависит от инициативы весовщиков.

Работая весовщиком и обслуживая на трех погрузо-разгрузочных тупиках веток запада ст. Челябинск около 20 клиентов, я, как правило, сдаю дежурство с нулевым остатком вагонов под выгрузкой. При приеме дежурства я подробно узнаю от напарника о положении в тупиках, получаю в товарной конторе грузовые документы и, проверив правильность подачи и расстановки вагонов, тороплю грузополучателей, даю им на выгрузку жесткие сроки.

Убедившись в том, что все грузополучатели к выгрузке приступили, я докладываю грузовым диспет-

черам о ходе выгрузки, сколько, каких вагонов и к какому времени будет разгружено и одновременно получаю информацию о наличии груза к подаче и ставлю в известность каждого клиента о предполагаемом времени подачи вагонов.

В ходе работы я наблюдаю за правильностью выгрузки и соблюдением габаритов. Требую, чтобы каждый вагон после выгрузки был очищен и выметен, двери и люка закрыты, борты подняты и закреплены.

Через 3—4 часа снова докладываю диспетчеру о состоянии выгрузки, наличии порожняка, получаю информацию о грузах и лично или по телефону связываюсь с клиентами. На основе такой круговой информации грузополучатели заблаговременно готовят рабочую силу, а грузовой диспетчер планирует работу маневровых паровозов.

Успех выгрузки во многом зависит от правильности подачи вагонов под выгрузку. Составители по моим указаниям делают необходимые перекидки и расстановку вагонов по фронтам выгрузки.

Часто бывают случаи одновременной подачи вагонов под выгрузку во все тупики многим грузополучателям. В таких случаях я организовую выгрузку одновременно на всех фронтах. Сначала сдаю под выгрузку вагоны с навалочными и малотонными грузами, а затем с ценными и принимаю в разгрузке их личное участие.

В ряде случаев поступление вагонов значительно превышает вместимость фронта выгрузки. Тогда я договариваюсь с грузополучателями о возможности выгрузки в других местах.

В мои дежурства не ослабевает работа в ночное время. Я настойчиво требую от грузополучателей немедленной разгрузки вагонов в любое время суток.

Вместе с выгрузкой в тупиках производится погрузка. Я слежу за правильной укладкой груза, а на открытом подвижном составе требую прочного укрепления и правильной увязки. Путем уплотнения погрузки добиваюсь максимального использования вместимости и подъемной силы вагона.

У меня не бывает случаев простоя вагонов по неготовности документов. В процессе погрузки я заранее оформляю необходимые документы и лично сам, или через составителя доставляю их в товарную контору, а на погруженных вагонах наносю соответствующую меловую разметку.

Работать с нулевым остатком вагонов под выгрузкой может каждый весовщик. Нужно только добросовестно выполнять порученное дело, больше проявлять инициативы и настойчивости, не отступать ни перед какими трудностями.

**В. СТРУНИН** — весовщик станции Челябинск.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, Управление дороги, 3-й этаж комната 353 и 359.  
ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.