

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 79 (2709)

Суббота, 7 июля 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Не медлить с подготовкой к осенне-зимним перевозкам

Длительная и суровая уральская зима создает серьезные трудности в работе транспорта. Железнодорожники по опыту знают, как нелегко в морозы и метели формировать составы, водить поезда, осматривать и ремонтировать вагоны. Зима проверяет готовность людей, устройств и механизмов и не щадит тех, кто опаздывает к ее встрече.

Прошлая зима дала нам суровый урок. Уже первые похолодания привели к серьезным сбоям в работе дорог. Плохо подготовив к зиме паровозный парк, паровозники Тюмени, Свердловск-сортпункта, Надеждинска задерживали выдачу локомотивов под поезда, бросали составы в пути, допускали растяжки их на перегонах.

Плохо были подготовлены к зиме склады топлива. На большинстве из них наступлением холодов вышли из строя угольные краны, что привело к огромным задержкам паровозов под набором топлива. Много брака и задержек поездов допускали вагонники.

Вот почему, учтя уроки прошлой зимы, передовые коллективы уже с весны начали подготовку людей и хозяйства к зиме 1945/46 гг. Коллектив паровозного депо Егоршино систематически перевыполняет план подемочного и промычного ремонта. Ценно то, что егоршинцы добиваются высокого качества в оздоровлении паровозов. Особое внимание здесь обращено на приведение в порядок паровозных котлов, элементов пароперегревателя, инжекторов и насосов. Приемщики НКПС строго следят за качеством ремонта и заставляют слесарей немедленно устранять малейшие неисправности.

По деловому готовятся к зимним перевозкам коллектив Гороблагодатского вагонного участка, баженовские и надеждинские путейцы. Железнодорожники станции Уктус, где начальником т. Костин, уже завершили в основном подготовку хозяйства к зиме: отремонтировали и привели в порядок служебные помещения, стрелочные будки, заготовили дрова, подготовили инструменты и инвентарь.

Но в целом по дороге подготовка к зиме проходит далеко неудовлетворительно. Руководители многих

предприятий не сделали выводов из прошлогодних уроков и медлят с развертыванием необходимых работ. Как и в прошлом году, начальники важнейших депо Тюмень—т. Перминов и Свердловск-сортпункта т. Перекальский выпустили из поля зрения оздоровление паровозного парка. Комплексные бригады здесь не укомплектованы, и паровозы втрое и вчетверо дольше простаивают в ремонте, ежемесячно срывается программа оздоровления котлового и элементного хозяйства.

Большое отставание создается в летне-путевых работах. Как и прежде плетутся в хвосте важнейшие дистанции Н-Тагильская, Егоршинская и Алапаевская. Но руководители службы пути (начальник т. Зотов) беспомощно разводят руками и не принимают соответствующих организационно-технических мер для помощи отстающим коллективам.

И больше всех беспечности проявляет аппарат ДОРУРС'а. Перед этим коллективом стоит ответственная задача — вырастить на полях высокий урожай, своевременно убрать его и заложить на зимнее хранение, создать прочную кормовую базу для животноводства. Иные, более высокие требования предъявят железнодорожники работникам снабжения и общественного питания в первую послевоенную зиму. Но в ДОРУРС'е, как и раньше, не чувствуется тревоги за судьбу урожая.

Своевременная и доброкачественная подготовка людей и всего хозяйства будет решать успех зимних перевозок, и медлить с этим нельзя. Командиры, партийные и профсоюзные организации должны наметить сейчас практические мероприятия, обсудить их на широких рабочих собраниях и по деловому, в сжатые сроки вести подготовку к зиме.

5 августа, во Всесоюзный день железнодорожника, железнодорожники будут держать отчет перед великим Генералиссимусом товарищем Сталиным о выполнении его мудрых указаний, данных им 10 лет тому назад на историческом приеме в Кремле. К великому празднику железнодорожников мы должны прийти с образцовой подготовкой дороги к осенне-зимним перевозкам.

В УПРАВЛЕНИИ ДОРОГИ

Начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2-го ранга т. Багаев награждает большую группу железнодорожников за перевыполнение плана перевозок балласта для ремонта пути в июне.

Значком «Отличный движонец» награждены тт. Афанасьев — начальник станции Асбест, Бельтюков — диспетчер Свердловского отделения, Лялин — дежурный по Егоршинскому отделению, Пономарев — главный кондуктор балластной вертушки Егоршинского резерва.

Значком «Отличный путевец» награждены тт. Филиппов — начальник Асбестовского карьера и Нелюбин — машинист экскаватора, значком «Отличный паровозник» т. Понемарев — машинист балластного паровоза № 3001 депо Егоршино.

Премии суммами от 400 до 1000 рублей отличившиеся в балластных перевозках тт. Язев, Исачков, Лобанов, Макеев, Волков, Рязанцев, Широков, Исачков, Ямщик и другие.

Больше творческой инициативы и настойчивости в подготовке к зиме!

Отличный километр

Кооперированная бригада путеобходчиков 4-го околотка Туринской дистанции в составе тт. Коростелевой, Кукушкиной, Тальниковой, Сыропятовой и Тимфеевой, возглавляемая т. Коростелевым, брала на себя обязательство к Сталинскому дню железнодорожника в неурочное время отлично отремонтировать километр пути.

Дружный коллектив досрочно, к 15 июня, выполнил обязательство. Бригада развезла к месту работ и сменила 418 шпал и собрала негодные, отрегулировала зазоры на 0,4 километра, отрыхтовала весь километр и произвела сплошную подбивку шпал. Путевые знаки исправлены и покрашены.

Сданный в эксплуатацию километр получил по данным вагона-путеизмерителя наивысшую оценку — пять баллов.

ШИЛОВ — зам. начальника дистанции инженер-капитан пути и строительства.

Впереди — свердловские связисты

Дистанция связи интенсивно готовится к зиме. План среднего ремонта устройств автоблокировки по сравнению с графиком выполнен на 127 процентов. Годовой план ремонта электрожелезнодорожной системы еще к 1 мая был выполнен на 104 процента. На 85 процентов освоена годовая программа оздоровления механической и электрической централизации.

Впереди идет Свердловск-пассажирская дистанция, где начальником тов. Глаголев. Под руководством старших механиков тт. Заводникова и Вознесенского коллектив дистанции в основном уже закончил ремонт стрелок механической централизации.

Хорошо готовится к зиме и Камышловская дистанция, руководимая тов. Трусовым. Здесь уже закончен ремонт стрелок, оборудованных ключевой зависимостью. Задание по окраске сигнальных устройств, по сравнению с графиком, выполнено на 115 процентов.

Н. ВОЛОНХИН — начальник отдела СЦБ инженер-майор связи.

Оздорабливаем паровозный парк

Коллектив паровозного депо Егоршино по-стахановски борется за выполнение приказа наркома № 325 об оздоровлении паровозного парка. Используя внутренние ресурсы, рационализируя производство, рабочие подемочного и промычного цехов вот уже несколько месяцев справляются с планом ремонта паровозов.

Подемочный цех, возглавляемый мастером т. Доможировым, хорошо освоил ремонт импортных паровозов. Отремонтированные паровозы 20-93, 23-40 и ряд других работают безупречно. Два месяца без захода в депо и межпоездного ремонта работали отремонтированные паровозы депо Кузино. С честью справляется с заданиями и коллектив промычного цеха во главе с мастером-коммунистом тов. Голендухиным.

Одним из основных условий высокого качества ремонта является контроль приемщиков НКПС.

Мы-приемщики — строго следим за качеством ремонта в процессе заготовки деталей и сборки узлов. Ответственные детали обязательно испытываются на стендах или прессах.

Коммунисты — командиры тт. Морозов, Голендухин, Бобков, Осколков ведут широкую агитационно-массовую работу, организуют боевое соревнование в цехах за скоростной ремонт и высокое его качество. Слесари тт. Редькин, Сосновский, Подшивалов, Налимов, Карелин выработывают до 250—300 проц. к норме. Средняя производительность труда возросла до 150 процентов.

Успехи коллектива получили заслуженную оценку. Депо с честью держит овеянное боевой славой переходящее красное знамя 3-й гвардейской Краснознаменной Волновской ордена Суворова стрелковой дивизии.

Х. НУРДИНОВ — инспектор приемщиков НКПС.

Полугодовая программа перевыполнена

Уменьше труднее коллектив путейцев Надеждинской дистанции над оздоровлением своего путевого хозяйства. Полугодовой план текущего ремонта выполнен на 190 процентов, значительно перекрыт план ремонта шпал и рельсов.

1 июля закончен средний ремонт по классу № 1 и задание по успешному кривых.

В перевыполнении полугодовой программы задания отличились дорожные мастера тт. Гагарин и Сычугов, бригады пути тт. Серов и Фотеев и ряд других.

К. БУЛАХОВ — начальник дистанции инженер-майор пути и строительства,

ЗОНОВ — секретарь парторганизации.

Беспечность

Исключительно медленно разворачиваются работы по подготовке к зиме в Надеждинском вагонном участке. До сих пор даже не создано специальной бригады по ремонту вагонных устройств и оборудованию. Ремонт основных цехов — сборочного и подсобных — не производится. Видимо, начальники вагонного участка тов. Боромских и депо — т. Якушевич решили оттянуть это важное дело до осени.

Из-за исключительной неорганизованности, в течение 8 месяцев устанавливается колесно-токарный станок и, хотя он решает судьбу выполнения плана ремонта ваго-

нов, Якушевич без конца откладывает сроки пуска его в эксплуатацию.

По приказу НКПС на станции Боголюбовская должна быть оборудована передвижная компрессорная станция для опробования тормозов в зимних условиях. Работы еще не начались.

Не приступают здесь и к ремонту пунктов технического осмотра вагонов.

Спрашивается, чего ждут надеждинцы? На что надеются?

А. КРОПАНЕВ — начальник технического отдела инженер-капитан тяги.

К ЗИМЕ ГОТОВИМСЯ С АПРЕЛЯ

Подготовку к зиме в нынешнем году коллектив Гороблагодатского вагонного участка начал с апреля. Детальный план подготовки всех цехов был тщательно обсужден на производственно-технических совещаниях, на конференции стахановцев и рационализаторов, и выписки из плана вручены мастерам и бригадирам.

Рабочие и командиры энергично взялись за дело. Крепко помогают в подготовке к зиме наши рационализаторы. У нас не было прессы для испытания упряжи вагонов. Сейчас такой пресс изготовлен своими силами, из своих материалов и сдан в эксплуатацию. Установлен консольный кран, что намного сократило затраты

труда на переноску тяжестей.

В вагонном депо не было компрессивной и электросварочной отделе. Мы решили их оборудовать сами и сейчас полным ходом идут работы по их оборудованию.

В условиях нашего депо не имелось возможности восстанавливать вышедшие из строя стержни, стружки и другие важные детали. Все это выбрасывалось, и вагонный участок нес большие потери. Сейчас, с установкой электросварочно-стыковой машины, мы успешно разрешили задачу утилизации вышедших из строя запасных частей.

На 25—30 часов ускорился отцепочный ремонт вагонов после того, как мы установили в парке

электросварочный агрегат. Для его работы мы использовали мотор трактора, найденный в утиле и восстановленный нашими стахановцами.

Мастер механического цеха тов. Мазурин изготовил специальный пресс для производства гаек из металлических отходов, и вагонное депо не ощущает больше нужды в гайках.

Основные трудоемкие работы по подготовке к зиме, намеченные по плану, уже закончены. В ближайшее время коллектив нашего участка полностью завершит подготовку к осенне-зимним перевозкам.

Я. ШВЕЙСКИЙ — начальник участка инженер-майор тяги.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Семинар секретарей парторганизаций
управления дороги

На днях партком управления дороги провел 2-дневный семинар вновь избранных секретарей партийных организаций служб и отделов. Семинар был исключительно содержательным и дал партийным руководителям установку по всем вопросам организационной и партийно-политической работы.

С докладом об идеологической работе парторганизации выступила кандидат исторических наук тов. Венгер. Член парткома тов. Кудров проинструктировал секретарей по вопросам политической агитации.

Обстоятельно, по-деловому секретарь парткома тов. Капустин ознакомил участников семинара с основными задачами организационно-партийной деятельности: о планах работы, подготовке и проведении заседаний партбюро и партийных собраний, о партийных поручениях, росте партийных рядов, проверке выполнения приказов и партийных решений, и т. д.

В конце семинара о конкретных задачах парторганизаций, с учетом особенностей и специфики аппарата служб и отделов, с секретарями побеседовал начальник дороги вице-генерал-директор путей сообщения 2 ранга тов. Багаев.

Основные оперативные службы, — говорит т. Багаев, — должны прежде всего бороться за выполнение суточного, декадного и месячного плана грузоперевозок, изыскивать новые резервы, выявлять и немедленно распространять творческую инициативу новаторов производства. Многие нам предстоит сделать по реконструкции и развитию важнейших узлов дороги, жилищному строительству и оздоровлению путевого хозяйства.

Роль парторганизации в этом деле чрезвычайно велика. Они должны повседневно контролировать выполнение приказов наркома и руководства дороги, особенно по подготовке к зиме, выкорчевывать

всякие проявления косности, бюрократизма и канцелярищины.

Почему плохо работала паровозная служба? Потому, что партийная организация стояла в стороне от основных вопросов работы аппарата. Она просмотрела запущенность котлового хозяйства на дороге, не вскрыла причин недоброкачественного ремонта паровозов.

У нас часто заслушивают на партсобраниях начальников служб. А почему бы не послушать начальника отдела, инспектора по котлонадзору, теплотехника и т. д. Ведь эти люди руководят важнейшими участками и целиком должны нести за них ответственность.

Партийные организации обязаны решительно бороться за повышение культуры в работе аппарата, культуры командиров. В Америке одного из руководителей транспорта спросили:

— Каким быть должен по знаниям и культуре начальник сортировочной станции Чикаго?

— Таким же, как президент США, — ответил он.

Вот с какими требованиями подходят к командирам транспорта в Америке. Советский командир-железнодорожник должен стоять на высоте положения: повседневно расширять свой общекультурный и политический кругозор, быть в курсе всех новинок современной техники, вдумчиво, инженерно решать вопросы.

Тов. Багаев обращает внимание секретарей на задачи укрепления единоначалия в службах и отделах, трудовой и государственной дисциплины, на повышение рентабельности грузоперевозок, на всемерное развитие творческой инициативы и рационализаторской мысли в аппарате, на подъем массово-политической работы по сплочению и мобилизации работников служб и отделов на выполнение задач, поставленных перед дорогой партией и правительством.

ПОДНЯТЬ ТЕМПЫ ПУТЕВЫХ РАБОТ

В текущем году на нашей дороге объем путевых работ и капиталовложений на их выполнение значительно возросли. Каждый километр пути должен быть отремонтирован плано-предупредительным и 20 процентов общего протяжения главного пути — средним или капитальным ремонтом.

Прошло полгода. Как же путевцы обеспечили выполнение ответственного плана подготовки путевого хозяйства к зиме? Итоги 6 месяцев показали медленный темп осуществления основных работ. Особенно отстают капитальный и плано-предупредительный ремонт, усиление кривых, сплошная смена рельсов и ремонт шпал. Они выполнены от 17 до 29 процентов к плану.

Это объясняется, прежде всего, несвоевременной подготовкой ряда дистанций и балластных карьеров к началу летне-путевого сезона. План зимнего завоза балласта был сорван, карьеры открылись только

20 мая, а карьер Гравийный до сих пор не приступил к работе. Преступное равнодушие в этом деле проявили начальник балластной конторы т. Раздяконов и главный инженер т. Цигельный, не обеспечившие своевременную подготовку карьеров к вывозке балласта.

Безобразно отстают с выполнением плана путевых работ дистанции Кузинская (нач. т. Куликов), Кыновская (нач. т. Житников), Н-Тагильская, (т. Морозов), Смычка (т. Иванов), Верхотурская (тов. Алюхин) и Алапаевская (тов. Жуков). Руководство этих дистанций, ссылаясь на всевозможные объективные причины, по сути, само не обеспечило своевременной подготовки к летнему ремонту пути.

Передовые же коллективы, вовремя мобилизовавшие себя, широко использующие местные ресурсы и самозаготовку материалов, идут с значительным перевыполнением календарного плана.

Лучший машинист Дальнего Востока

Старший машинист депо Зилово т. Соловьев — вожак паровозников Забайкалья. Опыт работы т. Соловьева — это образец ухода за локомотивом, умелой его эксплуатации и ремонта, правильного режима отопления любым углем, укрепления воинской дисциплины на паровозе, повышения слесарной квалификации членов бригады.

Комплексное применение передовых методов труда, дополненное личной творческой инициативой рационализатора, позволило т. Соловьеву добиться исключительного эффекта в использовании паровоза. За годы Отечественной войны он провел около 300 тяжелых поездов и перевез ими дополнительно свыше 25 тысяч тонн груза. При этом техническая скорость, среднесуточный пробег паровоза систематически больше нормы, а пробег за месяц доходит до 14 тысяч километров.

Полностью овладев лунинским методом, т. Соловьев добился того, что его локомотив за время войны ни разу не заходил на межпромысловый ремонт и срок службы ответственных деталей машины резко возрос против установленных технических норм. Свыше 100 тысяч километров пробегает паровоз славного зиловского механика без смены поршневых и крейцкопфных подшипников. Тов. Соловьев довел пробег паровоза ЕФ-93 между обточками до 108 тысяч километров, перевыполнив тем самым норму более чем в 2,5 раза. Около 600 тысяч километров прошел уже паровоз без капитального ремонта.

Вот что рассказывает т. Соловьев о пути, по которому он пришел к своим крупным достижениям:

— Изучая работу знатных машинистов страны тт. Кривоноса, Папавина, Лунина, я пришел к выводу, что прежде всего надо сколотить крепкий коллектив на паровозе. Помощников, кочегаров я подобрал вовсе не лучших, а та-

ких, от которых отказывались другие машинисты, и начал терпеливо обучать их. Теперь бывшие кочегары тт. Сахаров и Ковальчук работают на моем паровозе помощниками и уже имеют права управления паровозом. Новый кочегар т. Бусев получил права помощника. Бывшие помощники тт. Иевлев и Михнев стали машинистами и умело водят поезда.

— Чтобы ликвидировать обезличку в уходе за машиной, — рассказывает далее т. Соловьев, — я распределил между членами бригад паровозные узлы. Каждый наш работник отвечает за безотказную работу порученного ему узла, содержит его в образцовой чистоте, ухаживает за ним, стремится его усовершенствовать. Все мы имеем слесарную квалификацию: я — слесарь 7 разряда, другие члены бригады — 5 и 3 разрядов. Это и дает нам возможность по-лунински поддерживать паровоз в полной исправности. Ставя его в промысловый ремонт, мы записываем только те пункты, которые предусмотрены графиком периодического осмотра деталей. При этом большую часть их ремонтируем сами, освобождая от этого слесаря комплексной бригады. Например, мы берем на себя периодический осмотр золотников, поршней, дышел, арматуры бегунковых тележек.

Применяя испытанные методы труда знатных паровозников т. Соловьев в то же время сам творчески работает над усовершенствованием деталей паровоза. За годы войны на его локомотиве внедрено более 40 рационализаторских предложений. Вот некоторые из них.

В депо Зилово на паровозах часто выходили из строя поршневые подшипники. Тов. Соловьев сделал их без натяга по типу втулки. Это в два-три раза удлинит срок их службы.

На паровозе ЕФ-93 применяется углеполивательная труба для авто-

матической поливки угля в котле. Оборудование работает безотказно с мая 1942 года и дает возможность не отрывать помощника от отопления на поливку угля.

Из-за парения шибберных салников на забайкальских паровозах быстро выработывались баббитовые кольца — их приходилось менять через каждые 1—1,5 тысячи километров пробега паровоза. Тов. Соловьев установил на паровозе браслетные салники, которые работают теперь от под'емки до под'емки. Экономия ценного металла, сокращение сроков ремонта, удлинение эксплуатационного пробега паровоза — таков результат этого простого рационализаторского предложения.

С января 1941 года паровоз т. Соловьева неизменно дает экономию топлива. За четыре года сэкономлено около 3 тысяч тонн. Этой огромной экономии машинист достиг не только мастерским отоплением паровоза любым сортом угля, не только умелым вождением поездов в любое время года, значительным превышением нормы их веса, но и рядом рационализаторских мероприятий.

Учитывая особенности применения на Забайкальской дороге угля, т. Соловьев установил наиболее оптимальный размер форсового колпаса, внес изменения в колосниковую решетку, установив шесть качающихся секций вместо прежних четырех. Последнее облегчает чистку топки, способствует лучшему парообразованию, уменьшает механические потери топлива. Также в целях экономии топлива машинист установил автоматически открывающуюся дверцу шуровки. Это намного облегчает ведение процесса отопления впритолок.

Применяясь к условиям суровой забайкальской зимы, т. Соловьев оборудовал бачок для смазки, поместив его с левой стороны под будкой машиниста на поперечном тендерном швеллерном бруске. Для подогрева смазки использован пар, который поступает из отопительной батареи будки машиниста. Этот же пар по специальной трубке машинист направил в водяной бак, обеспечив тем самым подогрев стенок бака и предупредив их обледенение в зимнее время.

Товарищ Соловьев переоборудовал на своем паровозе будку по типу пассажирских локомотивов. Обычный фартук заменен дверью, в будке зимой тепло и уютно. Стекла окон не обледеневают, так как оборудованы электроподогревателями.

Опыт замечательного машиниста Забайкалья Ивана Трофимовича Соловьева, в свое время горячо одобренный Читинским обкомом ВКП(б), получил сейчас высокую оценку со стороны народного комиссара путей сообщения генерал-лейтенанта П. В. Ковалева. Этот опыт должен быть широко распространяем на дорогах Востока, на всех магистралях железнодорожной сети.

(«Гудок» за 1 июля. Печатается в сокращенном виде).

И. о. ответственного редактора
Г. С. ЮРИН.

Досрочно выполнила годовой план среднего ремонта пути Баженовская дистанция (начальник т. Клязев). 96 и 60 процентов годового задания по среднему ремонту сделано уже Тюменской и Камышловской дистанциями (начальники тт. Рахманин и Струпуцел).

При нынешнем объеме путевых работ и огромной потребности материалов особое значение приобретает самозаготовка шпал и изготовление силами дистанций материалов верхнего строения пути.

Свердловская дорога, расположенная в богатой лесами области, имеет все возможности сама обеспечивать себя шпалами. Многие коллективы серьезно занялись самозаготовкой их, выполнив задания до 130 процентов (Туринская дистанция). Однако ряд дистанций, как Тагильская, Алапаевская, Егоршинская до сих пор не обеспечили себя необходимым количеством шпал.

Отстает дорога и с выполнением плана реновации материалов верхнего строения пути.

Июль — решающий месяц. Он

должен дать резкий перелом в выполнении плана летних путевых работ.

Сейчас необходимо немедленно всем руководителям, начиная со службы и кончая бригадами, серьезно заняться вопросами повышения производительности труда и качества работы, экономным и целесообразным расходованием материалов, реновацией скреплений, ремонтом шпал, организацией текущего содержания пути и уходом за ним. Надо поднять и всемерно усилить работу казанцевских бригад, восполнить недостаток в рабочей силе на капитальных путевых работах путем массовых выходов трудящихся.

Через месяц железнодорожники будут праздновать 10-летие со дня приема их в Кремле Великим Сталиным. К этому традиционному празднику путевцы Свердловской дороги должны придти с максимальной готовностью стальных километров к бесперебойной работе в предстоящую зиму.

А. ЗОТОВ — начальник службы пути директор - полковник пути и строительства.

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.