

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 100 (2730)

Четверг, 23 августа 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Своевременно завершить капитальный ремонт пути

Своевременная и доброкачественная подготовка путевого хозяйства к зиме — важнейшее условие бесперебойной работы дороги. В нынешнем году путейцы имеют все условия для того, чтобы в срок завершить летне-ремонтные путевые работы. Намного больше, чем в прошлые годы, получают они рельсов, шпал и балласта. Большую помощь оказывают им железнодорожники других служб и трудящиеся территориальных организаций.

И нужно сказать там, где командиры умело используют эти возможности, правильно организуют работы, оздоровление пути проходит успешно. Высокими темпами путевых работ отличаются в нынешнем году колледжники Баженовской, Камышловской, Надеждинской, Туринской и ряда других дистанций. Здесь знают цену времени и производительно используют каждый погожий день.

Широко применив скоростные методы ремонтных работ, коллектив Баженовской дистанции (начальник т. Князев) с помощью железнодорожников других служб и рабочих территориальных организаций досрочно завершил годовой план капитального и среднего ремонта пути и выполнил ряд трудоемких работ сверх намеченного плана.

Однако в целом по дороге в оздоровлении пути имеется еще серьезное отставание. Кончается лето, а наиболее важный и трудоемкий вид работ — капитальный ремонт пути, проходит крайне вяло. Годовой план выполнен всего лишь на 75 проц., а по смене рельсов только на 36 процентов.

Нужно сказать, что в этой работе многие руководители дистанций допускают вопиющую неорганизованность. То они ссылались на недостаток рельсов, скрепленных балласта и т. д. А когда материалы стали поступать, они стали прятаться за недостаток механизмов и рабочей силы.

Наиболее отстающими по выполнению путевых работ до сих пор остаются дистанции Верхотурская, Свердловск-пассажирская и станции Смычка.

На Верхотурской дистанции план

капитального ремонта и сплошной смены рельсов выполнен всего на 40 проц. Имея все возможности своевременно закончить работы, начальник дистанции т. Алеханов продолжает использовать рабочую силу на второстепенных делах. В результате за 10 дней укрупненная бригада сменила лишь 0,6 километра рельсов.

Недопустимое отставание в работе, ставящее под угрозу оздоровление наиболее грузонапряженных участков пути, проявляет руководство Свердловск-пассажирской дистанции.

План капитального ремонта выполнен только на одну треть, к сплошной смене рельсов здесь почти не приступали. Тем не менее, начальник дистанции т. Карякин не принимает никаких мер к ликвидации допущенного отставания.

На Синарском участке капитальный ремонт пути задерживается из-за отсутствия шпал. В то же время 15 тысяч новых шпал, принятых дистанцией, более двух лет гниют без употребления на станции Костоусово. Из разгруженных на перегоне Вьюжино-Хризолитный 10 километров трюфенных рельсов уложено в путь только пять и дальнейшая смена их не производится.

Начальник дороги и руководство службы пути своими приказами и распоряжениями не раз обязывали тов. Карякина немедленно исправить положение. Однако до сих пор ремонт пути идет из рук вон плохо.

Следует отметить, что и служба пути не проявила должной оперативности в руководстве капитальным ремонтом. Она не сумела своевременно подтянуть отстающие дистанции, да и сейчас не организует широкую помощь им со стороны передовых коллективов.

Лето кончается, а с ним и наиболее благоприятное время капитальных ремонтных работ. Допустить срыв оздоровления пути ни в коем случае нельзя. Путейцы должны сейчас приложить максимум усилий для того, чтобы подтянуть отстающие участки и в срок закончить капитальный ремонт пути. В этом им должны оказать всемерную помощь железнодорожники других служб.

## ДНЕВНИК РАБОТЫ ДОРОГИ

За сутки 21 августа план погрузки выполнен по дороге на 97 и выгрузки на 90 процентов. Перевыполнены задания по погрузке каменного угля, черного и цветного металла, кокса и лесных грузов.

Перевыполнили задания по погрузке отделения Кузинское, Тюменское и Егоршинское и по выгрузке — Кузинское и Камышловское.

Н.-Тагильское отделение резко снизило погрузку черной и цветной руды, а также выгрузку.

Из клиентов хорошо справились с погрузкой угля Богословские и Волчанские копи и с погрузкой металла — Новотагильский завод, заводы Кушвинский и им. Серова. По выгрузке хорошо организовали работу СУГРС и Новотрубный завод.

Сорвали погрузку СУМЗ, Первоуральский динасовый и Богдановичский шмотный заводы и Заводоуковский мехлесопункт, выгрузку — Старотрубный завод и мельзавод № 1.

# Соревнование в честь Победы

## Поезда — сверх задания

21 августа дежурный по Тюменскому отделению т. Архипенко и диспетчер Вагайского участка тов. Наумов, борясь за сброску парка, сдали на Омскую дорогу два поезда сверх задания.

Дежурный по Камышловскому отделению тов. Щипачев и диспетчер т. Меньшенин вывели из Поклевской сверх нормы три поезда, чем обеспечили беспрепятственный прием поездов с Тюменского отделения.

В успешном выполнении сменного задания отличились дежурный по станции Поклевская т. Пискулин, машинисты Камышловского депо тт. Кондратьев, Степанов и Селезнев. Сдвоенные составы от Поклевской до Камышлова машинисты провели одной тягой.

**П. МАНЕЕВ** — старший помощник начальника распределительного отдела инженер-лейтенант движения.

## Из отстающих — в передовые

Первый околоток Н-Тагильской дистанции пути был одним из отстающих. В апреле состояние пути оценивалось в 275 баллов.

Путейцы, под руководством дорожного мастера т. Топоркова и бригадира Елпашева, энергично взялись за дело. В течение июня, июля и августа они прошли средним ремонтом по классу № 1—4,5 километра и по классу № 2—2 километра, сменили более 800 погонных метров рельсов и поставили на щебень 6 комплектов стрелок. Наряду с этим проделана большая работа по улучшению текущего содержания пути. Сейчас состояние пути резко улучшилось и оценка его составляет 2 балла.

**М. МОРОЗОВ** — начальник дистанции инженер-капитан пути и строительства.

## Тагильские тяжеловесники

Передовые электровозники депо Тагил широко практикуют вождение тяжеловесных поездов.

На днях, машинист т. Фильмонов провел по участку Смычка Гороблагодатская состав, на 1400 тонн превышающий весовую норму.

Не отстают от Фильмонова и машинисты тт. Белкин, Журавлев и Деменив. Они систематически водят тяжеловесные поезда с превышением нормы веса на 400—700 тонн.



Николай Иосифович СЫРОЕДИН — дежурный по путям станции Смычка, на гражданский орденом Отечественной войны II степени.

## В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде августа дорога ухулила работу по всем основным измерителям. Рабочий парк вагонов возрос до 128,5 проц. к норме, выполнение графика снизилось по отправление до 79 и по проследованию до 53 проц. Снизилась погрузка, резко ухудшился оборот вагона и прием поездов. Несколько увеличилась выгрузка, однако декадное задание выполнено лишь на 90,6 проц., незначительно возросла сдача поездов.

В дорожном соревновании заняли **ПЕРВЫЕ МЕСТА:**

**Н.-ТАГИЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ** — выполнило план погрузки на 110,6 проц., улучшило выгрузку, задание по обороту местного вагона выполнило на 103 проц. и улучшило другие измерители. Вместе с тем оценочная комиссия указала тагильчанам на допущенный ими грубый брак.

**СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ, ВЕРХОТУРЬЕ И БОГОСЛОВСК.**

**НАДЕЖДИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО КУШВА** и по малым депо — **КУЗИНО. КАМЫШЛОВСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК. КАМЫШЛОВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ** и по дистанциям второй группы — **ТУРИНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ. ЕГОРШИНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ. ВОКЗАЛЫ СВЕРДЛОВСКИЙ И СТАНЦИИ ТАВДА.**

\*\*\*

Не выполнили условий соревнования, ухудшили показатели и отнесены на последние места: Свердловское отделение движения, худшее все основные измерители и допустившее увеличение брака, станции Свердловск-сортпункт, Поклевская и Н.-Тагил, Камышловское паровозное отделение и депо Камышлов, вагонный участок Свердловск-сортпункт, дистанция пути Свердловск-сортпункт и Егоршинская, Н.-Тагильская дистанция связи, вокзалы станций Надеждинский завод и Ирбит.

# От Советского Информбюро

## Оперативная сводка за 21 августа

В течение 21 августа в Маньчжурии наши войска продолжали продвигаться вперед.

В южной части острова САХАЛИН наши войска заняли города СИКИГА, НАЙОРО, УСИЙОРО (УНАРИ), МАОКА.

За 20 августа нашими войсками

## Оперативная сводка за 22 августа

В течение 22 августа в Маньчжурии и южной части острова САХАЛИН наши войска продвигались вперед по заданным направлениям.

Наши авиадесантные группы высадились в городах ДАЙРЕН, ПОРТ-АРТУР и приступили к разоружению японских гарнизонов в этих городах.

в Маньчжурии гвардии в плен 52 тысячи японских солдат и офицеров, в том числе командующий 1-м фронтом Квантунской армии генерал Кита Сэйтти, командующий 3-м фронтом Квантунской армии генерал Усироку Дзюи, командующий 3-й армией Квантунской армии генерал-

лейтенант Мураками Кэйсаку, командующий 5-й армией Квантунской армии генерал-лейтенант Симидзу Норицуне.

Прием капитулирующих частей и соединений Квантунской армии продолжается.

СССР ИНФОРМБЮРО.

В районе южнее КАМЧАТКИ наши войска высадились на острове СЮМИСИЮ (северный остров Курильской гряды). Японские войска, расположенные на этом острове, начали складывать оружие и сдаваться в плен нашим войскам.

За 21 августа нашими войсками взято в плен 71 тысяча

японских солдат и офицеров, среди которых 20 генералов. В числе пленных командующий 44-й армией Квантунской армии генерал-лейтенант Хонге.

Прием капитулирующих частей и соединений Квантунской армии продолжается.

СССР ИНФОРМБЮРО.



# Опыт работы машиниста Ковязина

Вот уже несколько месяцев старший машинист депо Тюмень Михаил Николаевич Ковязин заслуженно держит звание лучшего машиниста Свердловской дороги, а его паровоз не раз получал звание «Лучшего паровоза» по сети дорог. За самоотверженный стахановский труд в годы Великой Отечественной войны Правительство наградило т. Ковязина орденом Трудового Красного Знамени.

Овладев передовыми методами труда инициаторов стахановско-кривопосовского движения на транспорте тт. Лунина, Папаина, Блинова, Коробкова и Алексева, т. Ковязин сохранил свой паровоз в отличном состоянии, добился высоких эксплуатационных показателей и большой экономии топлива. Многим машинистам, особенно молодым, можно многому научиться у передового механика.

## Дисциплина и организованность

Тов. Ковязин работает на мощном товарном локомотиве серии ФД № 21-3031. В основу работы он поставил лунинский уход за локомотивом и высокую сознательную дисциплину всех работников паровозных бригад. Михаил Николаевич не жалеет времени для обучения своего напарника, помощников и кочегаров передовым методам труда. Все они овладели слесарным делом, на «отлично» сдали экзамены по Правилам технической эксплуатации, хорошо знают должностные инструкции и приказы НКПС.

Личным примером передовой машинист увлекает своих подчиненных на самоотверженный труд. Люди добросовестно выполняют свои обязанности, отлично по-лунински ухаживают за паровозом, участвуют в промывочном ремонте своего локомотива. На паровозе всегда имеется необходимый запас деталей, достаточное количество исправного инструмента, что позволяет бригадам устранять в пути мелкие неисправности, предупреждая более крупные расстройства. Паровоз Ковязина не знает межпоездного ремонта и срывов спаренной езды.

## Уход за котлом

Ковязин и его бригады уделяют самое серьезное внимание состоянию котла, строго соблюдая основные теплотехнические требования. Они добились идеального уплотнения вокруг форсового конуса и парорабочих труб, плотности постановки элементов пароперегревателя, дверок, фронтонного листа и крышки дымовой камеры над многоклапаным регулятором, правильной установки колосниковой решетки, плит для очистки огневой коробки от шлака, плотности всех сальников арматуры, люков и промывочных пробок, хорошего состояния изоляции котла, паровых машин, паровоздушных насосов и т. д.

Тов. Ковязин удлинил арочный свод на два ряда, что значительно улучшило процесс сгорания летучих веществ и увеличило экономно топлива.

На паровозах ФД нередко даже после заводского ремонта бывает неплотность вокруг форсового конуса, которую практически трудно обнаружить. Ковязин сделал полную изоляцию конуса, предотвратив ве-

кий подсос воздуха, влияющий на разряжение дымовой коробки, и делал площадь сечения конуса до альбомных размеров, что сберегает части паровоза от преждевременного износа и повышает форсировку котла.

На паровозе установлен тщательный контроль за заливкой антинакипина. Машинисты сами приносят пробы воды из котла для анализа в депо-скую лабораторию и по его результатам намечают порядок применения продувок котла.

Продувки котла производятся в большинстве случаев на ходу паровоза, с учетом профиля пути и веса состава, попеременным открытием продувочных кранов, что дает наилучшие результаты по очищению котла от накипи.

Имея хорошее паробразование котла, Ковязин избегает больших доз закачек воды на станциях, пополняя запас воды на участке. Этим он

охраняет котел от резких охлаждений, влекущих за собой расстройство дымогарных и жаровых труб, связей и швов тонки. В пунктах набора воды он производит полную продувку котла, меняя в нем воду.

## Отопление паровоза

Помощники машиниста на паровозе Ковязина производят отопление согласованно с действиями машинистов, с учетом веса поезда и профиля пути. Стокерная подача угля комбинируется с ручной. Даже при ведении тяжеловесных поездов прогоревшие места на колосниковой решетке всегда забрасывают смоченным углем. Уголь увлажняется посредством прибора Курочкина или на тендере по откосу. Это дает лучшее коксование угля и устраняет его унос. Кочегары дробят уголь, уменьшая нагрузку на винт стокера и запрессовку его в хоботе.

На стоянках огонь в тонке поддерживается светлого цвета путем подбрасывания малых порций угля. К моменту отправления тонка заправляется также значительно меньшим количеством топлива по сравнению с тем, как это делают некоторые машинисты, допускающие почти полное потухание огня в тонке на стоянках, считая что они этим экономят топливо. Перед отправлением они вынуждены забрасывать топлива больше, чем нужно, и, отправившись на перегон с недостаточным разведенным огнем, быстро выбиваются из пара и чтобы подпечь его, забрасывают уголь не считаясь ни с какими нормами лишь бы выправить паробразование.

Ковязин всегда поддерживает связь с участковыми диспетчерами и заранее знает, где придется стоять в ожидании скрещения или

обгона и дает задание помощнику так подготовить тонку к остановке, чтобы воды в котле было не менее чем на три четверти водомерного стекла, давление пара снижает до 8—9 атмосфер. Заброшенного топлива в тонке хватает на время стоянки и не происходит срыва предохранительных клапанов и выпуска пара.



На паровозах серии ФД задние углы тонки забрасываются большим количеством топлива для того, чтобы не поступал холодный воздух, ухудшающий паробразование. Паровозники называют их мертвыми углами, т. к. пламя от горения в них топлива не омывает стенок огневой коробки. Это учел тов. Ковязин. Он заваливает задние углы тонки сначала кусками шлака, породы и шлакоотсевом и лишь сверху забрасывается хорошее топливо. Это уменьшает расход угля.

Тщательный уход за котлом, правильный режим отопления, вождение поездов с наибольшим использованием их живой силы, применение суррогатов позволило т. Ковязину добиться высокой экономии топлива. За 7 месяцев он сэкономил 442 тонны угля.

## Содержание ответственных приборов и деталей

Так тщательно паровозные бригады ухаживают не только за котлом, но и за всеми ответственными приборами и деталями. Паровая машина, экипаж, песочные приборы, пресс-аппараты, парораспределительный механизм, поршни, золотники, движущий механизм работают безупречно. Во время промывочного ремонта Ковязин и его бригады тщательно проверяют ход поршня, золотников и работу пресс-аппарата. Во время работы он не допускает, чтобы поршни и золотники паровой машины действовали без смазки. Прокачивая пресс-аппарат на стоянках, особенно после случайного попадания в паровую машину воды, он предупреждает разваление колец, поршней и золотников, а значит преждевременный их износ и выпуск пара. Сальники, крышка, краны у него на машине никогда не про-

пускают пар. За правильной регулировкой пресс-аппарата Ковязин наблюдает сам.

Песочные приборы на паровозе отрегулированы так, чтобы песка больше подавалось под первую сцепную ось, под вторую на 25 проц, меньше первой, а под третью ведущую и четвертую сцепную по 25 проц, нормы для первой оси. Во время хода подача песка производится под первую сцепную ось и вторую. Случайное боксование устраняется уменьшением открытия регулятора и не допускается вновь подачей песка на рельсы и постепенным увеличением открытия регулятора.

Такая регулировка песочных приборов сохраняет бандажи колес от образования местного проката и нарастание проката идет значительно меньше. Пробег локомотива Ковязина между оточками значительно выше нормы.

Для сохранения бандажей крепление буксовых клиньев Ковязин производит с предварительным отпуском и зажатием от гаечного ключа, начиная от ведущей оси. Предварительным передвижением паровоза он ставит его в такое положение, чтобы буксы прижимались к неклиновым буксовым лицам. Это облегчает крепление буксовых клиньев и делает его плотным, не вызывая расхождения центров осей, являющегося главной причиной местного проката и износа бандажей.

С этой же целью машинист крепит боковые вкладыши, подшипники букс ведущих осей, оставляя слабины по отношению к оси не более 0,2—0,3 миллиметра. Листы рессор и валики тщательно смазываются, что дает большую гибкость рессорному подвешиванию и правильное распределение нагрузки на оси, уравнивая прокат бандажей.

## Эксплуатационные измерители

Исправное техническое и теплотехническое состояние паровоза позволяет машинисту и его бригадам с высокой скоростью водить тяжеловесные поезда и перевыполнять все эксплуатационные измерители. За 6 месяцев Михаил Николаевич провел 71 тяжеловесный поезд и перевез сверх нормы 54 тысячи тонн груза. В числе тяжеловесных проведено 15 строенных весом до 5600 тонн каждый.

Передовой машинист первым в депо Тюмень стал работать по кольцу, без захода в основное депо. Освоив метод машиниста Алексева, Ковязин стал водить поезда без дополнительных стоянок для набора воды и чистки тонки, резко сократив разрыв между технической и коммерческой скоростями. Этим он ускорил оборот своего паровоза на 20 процентов и увеличил среднесуточный пробег—на 30 процентов. В отдельные месяцы он на 100 километров превышает заданную норму среднесуточного пробега. Техническая скорость локомотива за полугодие перевыполнена на 3,7 километра. За это же время Ковязин сэкономил нашему депо 86 паровозовых дней.

**В. ПЕРМИНОВ**—начальник депо Тюмень, инженер-майор тяги.

# С медицинской помощью—на линейные станции

11 августа после работы я с пригородным поездом выехал на станцию Шувакиш. Железнодорожники быстро узнали о приезде врача и через некоторое время ко мне на прием выстроилась целая очередь. За 3 часа я принял 18 больных. Тут были дети, женщины, пожилые рабочие. Я осматривал и выслушивал людей, выписывал рецепты и тут же выдавал лекарства, какие у меня оказались под рукой. В заключение провел беседу о профилактике кишечных заболеваний.

Через два дня такую же поездку я сделал на станцию Исеть. Здесь я также принял 12 больных и провел с железнодорожниками беседу. Люди мне задавали различные вопросы, а я отвечал, давал советы.

Во время этих посещений железнодорожники и члены их семей высказывали горячую благодарность. На станции Шувакиш одна женщина сказала:

— Я живу здесь 6 лет, и за это время впервые вижу на станции врача. Часто бывает, что у кого-либо случается недомогание. Ехать в больницу—нет времени, думает—какнибудь пройдет. Смотришь, и заболит серьезно. Выездами на полерые станции врачи могли бы предупреждать многие заболевания.

Здесь же ко мне за помощью обратился весовщик Михаил Федорович Деревидеев, 45 лет проработавший на нашей дороге. Он также редко обращался за помощью в амбулаторию.

Следует сказать, что начальники станций тт. Перцев и Казанцев, председатели месткомов тт. Федоров и Кульков очень радушно приняли меня и создали нужную обстановку для приема больных.

Сейчас я составил план систематических выездов в неурочное время на линейные станции. Дело это полезное, и я думаю, что его поддержат и другие врачи нашей дороги.

**Врач В. БАХТИЯРОВ**—зав. нервным отделением Свердловской железнодорожной больницы.

## Отвечаем тов. Баянкиной

Работница станции Алапаевск Н. В. Баянкина спрашивает, когда будет свободный проезд без пропусков и командировочных удостоверений по железной дороге в пределах Свердловской области и будет ли поезд № 62 курсировать между Свердловском и Алапаевском ежедневно.

На этот вопрос зам. начальника пассажирской службы инженер-майор движения тов. Боборыкин ответил: билеты на поезда №№ 105—106, 107—108, 58—57, 507—508, 115—116 и на поезд № 66—65 (до станции Спасская) выдаются пассажирам без пропусков и командировочных удостоверений. Поезд № 62—61, следующий из Свердловска в Н-Тагил через Алапаевск, пока курсирует через день.

На все остальные пассажирские поезда билеты выдаются только по пропускам, командировочным удостоверениям и курортникам по сапаторным путевкам.

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

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.