

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 152 (2782) | Вторник, 25 декабря 1945 г. | Год издания 13 | Цена 15 коп.

Луниинское движение — мощный резерв преодоления трудностей зимы

Суровая и снежная уральская зима создала большие трудности в работе паровозников нашей дороги. За последние дни во многих депо резко возросли случаи порч паровозов в пути, невыдержки поперегонного времени хода машинистами, остановки по нагону пара, бросание составов, межпоездной ремонт и т. д.

Особенно возрос брак в паровозных депо Тюмень и Надеждинские. Во второй декаде декабря тюменцы допустили 17 случаев брака. Из них три порчи паровозов в пути с заменой их другими, пять разрывов и три бросания составов.

21 декабря машинист Матигоров, следуя с поездом по участку Тюмень-Вагай, опоздал в пути на три часа 45 мин. В этот же день машинист Иванов допустил опоздание свыше шести часов из-за неисправности паровоза и невыдержки поперегонного времени хода. 22 декабря машинист Неустров на каждом перегоне опаздывал на полчаса. На следующий день машинист Писаженников вследствие неисправности тендерной будки почти на шесть часов задержал поезд.

Конечно, не легко вести поезд в суровый мороз, когда метель переметает путь, если у машиниста нет уверенности в исправности локомотива, если он сам и его бригада не овладели знаниями в вождении поездов зимой. Только исправный паровоз, высокая квалификация машиниста, его помощника и кочегара — верная гарантия бесперебойной работы при любых морозах и метелях.

Оба эти условия содержат в себе луниинское движение. Повседневное овладевая луниинскими методами труда, совершенствуя квалификацию своей бригады, своими силами ремонтируя паровоз, предупреждая преждевременный износ деталей, машинист успешно может преодолевать любые трудности. Чем больше в депо луниинских паровозов, чем лучше организован ремонт локомотивов, тем выше здесь показатели всей эксплуатационной работы.

Сегодня мы публикуем материалы партийно-технической конференции в паровозном депо Егоршино по вопросам дальнейшего развития луниинского движения. Коллектив депо имеет немалые успехи в деле

внедрения этого замечательного метода и по заслугам держит дорожное первенство и переходящее Красное знамя НКПС.

Именно луниинский метод позволил коллективу депо успешно освоить новые мощные паровозы и добиться высоких производственных измерителей. Овладение мастерством своей профессии стало здесь правилом для большинства паровозных бригад. Передовые машинисты-луниинцы, руководители депо, мастера цехов, слесари-стахановцы не жалеют ни времени, ни сил, чтобы обучить всех паровозников луниинским методам труда. Только один слесарь тов. Захаров обучил 48 паровозников слесарному делу.

Есть у кого учиться здесь молодым машинистам. Передовой машинист т. Налимов в нынешнем году луниинским уходом за своим паровозом дал свыше 11 тысяч рублей экономии по хозрасчету и более 90 тонн топлива. Машинист-лунинец т. Лежнин взял один из самых запущенных паровозов, привел его в образцовое состояние и поставил перед собой задачу добиться пробега локомотива в 12 тысяч километров между промывками.

«Полностью сделаем депо луниинским к дню выборов в Верховный Совет СССР!» — единодушно решили егоршинцы. Они наметили развернутую программу действий по дальнейшему повышению квалификации паровозных бригад, по лучшей организации ремонта паровозов, по созданию всех условий машинистам-луниинцам в отличном содержании своих локомотивов.

Почин егоршинцев должен быть поддержан коллективами всех паровозных депо. На дороге есть все условия для дальнейшего подъема луниинского движения. Промышленные предприятия Урала оказывают паровозным депо большую помощь станочным оборудованием, деталями, инструментами, материалами. Во всех депо, даже и таком отсталом, как Тюмень, есть замечательные машинисты-луниинцы, на опыте которых нужно воспитывать и вырабатывать десятки и сотни новых луниинских паровозных бригад. Дело за тем, чтобы развитием луниинского движения по-деловому и повседневно занялись командиры, партийные и профсоюзные организации.

Паровозники, будьте в авангарде бесперебойной работы в зимних условиях!

6106 вагонов — сверх плана

С каждым днем растет лицевой счет производственных подарков железнодорожников Н-Тагильского отделения в честь подписания рапорта уральцев товарищу Сталину.

Досрочно завершив 11 декабря годовой план погрузки, к 20 декабря коллектив дополнительно погрузил 6106 вагонов. Сейчас с новой силой развернулось соревнование за погрузку 20 тысяч вагонов сверх плана.

А. ТЫШКОВ — начальник отделения директор-подполковник движения.

Паровозники Н-Тагила, принимайте вызов егоршинцев

Паровозные бригады депо Егоршино, готовясь к подписанию отчета уральцев товарищу Сталину и достойной встрече выборов в Верховный Совет СССР, вызывают на соревнование паровозников депо Н-Тагил и обязуются:

По-луниински ухаживать за своими паровозами, довести пробег 30 процентов локомотивов до 12 тысяч километров без записи ремонта, на 1 километр перевыполнить норму технической скорости, экономить не менее 10 процентов топлива, досрочно закончить выполнение государственного плана перевозок, добиться права первыми на узле подписать отчет товарищу Сталину.

Арбитром в соревновании паровозники просят быть паровозную службу, Дорпрофсоюз и редакцию газеты «Путевка».

Машинисты-инструкторы — КОМАРОВСКИЙ, ПОНОМАРЕВ, машинисты — ЛЕЖНИН, ПОТАСКУЕВ и другие.

Передовая смена

Несмотря на морозы и снежные заносы, железнодорожники станции Дружинино с честью выполняют кличку товарищу Сталину и добиваются ускоренного продвижения поездов.

Особенно отличается в работе смена дежурного по станции В. А. Макеева. 20 декабря в ее дежурство создалось напряженное положение с подходом вечных поездов для сдачи на Казанскую дорогу. Однако дружной, организованной работой смена не допустила ни одного срыва отправления поездов и обеспечила четкий прием всех поездов с соседних дорог. Из имеющегося на станции груза было сформировано и отправлено 8 поездов. За дежурство парк станции был снижен на 223 вагона. За две декады декабря смена держит парк на 88 вагонов ниже нормы.

Отлично работали дежурный по станции В. А. Макеев дежурный по паркам Бурлаков, старший осмотрщик вагонов А. Г. Макеев, дежурный по депо Бартов и другие. **А. ЕРОНКО** — уполномоченный начальника дороги.



Н. Е. ВЕРШИНИН — бригадир заготовительного цеха депо Н-Тагил, обеспечивает своевременный ремонт и заготовку деталей луниинским паровозам.

Вывезено 20 тысяч кубометров снега

В воскресенье 23 декабря на уборке снега на дороге работало 4841 человек, 115 комбайнов, 2 снегоуборочных машины, 9 снегоочистителей и 24 снеговых поезда. Всего было убрано и вывезено 20077 кубометров снега.

Свыше полутора тысяч железнодорожников и трудящихся территориальных организаций работали на дистанции Свердловск-сортировочная. За день было убрано по узлу 4 тысячи кубометров снега.

39 тысяч квадратных метров площади очистили от снега трудящиеся на станции Смычка.

24 декабря в 8 часов утра на снегоборьбу по дороге вышло 3382 человека. С наибольшей активностью работа шла на узлах станций Смычка, Свердловск-пассажирская и Свердловск-сортировочная.

В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде декабря дорога ухудшила работу по основным измерителям. На 64,1 процента выполнено отправление поездов, на 41,2 —

проследование. По сравнению с первой декадой значительно снижена погрузка и выгрузка.

В соревновании заняли первые места: И-ТАГИЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ. СТАНЦИИ НАДЕЖДИНСК, СМЫЧКА И БОГОСЛОВСК. ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. ПАРОВОЗНЫЕ ДЕПО ЕГОРШИНО И ТУРИНСК. ЕГОРШИНСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК. КАМЫШЛОВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ. ТЮМЕНСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ. ВОКЗАЛЫ СТАНЦИЙ СVERДЛОВСК И ТАВДА.

Не выполнили условий соревнования и отнесены на последние места: Тюменское отделение движения, станции Надеждинск-Сортировочная, Поклевская и Филькино, Тюменское паровозное отделение (за большие недодачи паровозов), депо

Тюмень и Кузино, вагонный участок Гороблагодатская, Свердловск-сортировочная и Егоршинская дистанция пути, Свердловск-пассажирская дистанция связи, вокзалы станций Н-Тагил и Ирбит.

Успех комплексной бригады

Новыми производственными победами знаменуют подготовку к выборам в Верховный Совет СССР рабочие депо Камышлов.

На днях, слесари комплексной бригады тт. Кривцов, Устьянцев, Марков, Порошин и Овчинников, в течение 28 часов не выходя из депо, обеспечили выполнение промышленного ремонта двух паровозов.

Производительность труда бригады составила 175 процентов.

Своим патристическим примером слесари воодушевили весь коллектив промышленного цеха, который обязался к дню подписания рапорта уральцев товарищу Сталину полностью ликвидировать перепроб паровозов между промывками.

Б. ХИЛЬМАН — секретарь партбюро.

В обкоме ВКП(б)

Обком ВКП(б) обсудил вопрос о простоях вагонов НКПС на Сухоложском огнеупорном заводе.

Директор завода тов. Кобылянский работой транспортного цеха не руководил и не только не принял мер к ликвидации простоев, но даже не организовал учета простоев вагонов под погрузкой и выгрузкой.

Обком ВКП(б) за антигосударственное отношение к использованию вагонов НКПС и запущенность работы транспортного цеха директору Сухоложского огнеупорного завода, члену ВКП(б) тов. Кобылянскому объявил строгий выговор.

Обком ВКП(б) предупредил тов.

Кобылянского, что если он не кончит с антигосударственной практикой использования подвижного состава НКПС, то будет исключен из ВКП(б) и привлечен к уголовной ответственности.

Обком обязал тов. Кобылянского немедленно укомплектовать транспортный цех рабочей силой, организовать правильный учет простоев вагонов и установить личный контроль за погрузкой и выгрузкой вагонов.

Предложено секретарю Сухоложского райкома ВКП(б) тов. Лениному усилить контроль за работой транспортного цеха Сухоложского огнеупорного завода и глубже вовлечь в работу предприятия.

23 декабря

РАБОТА нашей дороги

За сутки 23 декабря дороги выполнила план погрузки только на 54 и выгрузки на 66 процентов. Отправлено по графику 57 и проследовало 31,6 проц. поездов.

Ни одно из отделений не справилось с заданиями по погрузке,

Тюменское отделение погрузило лишь 20 проц., Свердловское — 31 проц., Надеждинское менее половины суточного плана. О выгрузке справилось одно лишь Тюменское отделение.

ДЕПО ЕГОРШИНО БУДЕТ ЛУНИНСКИМ!

★ ★ ★

Из месяца в месяц коллектив паровозников Егоршинского депо держит первенство в дорожном социалистическом соревновании и завоевал переходящее красное знамя НКПС. Улучшения эксплуатационных показателей егоршинцы добились благодаря внедрению лунинских методов.

Но, чтобы закрепить первенство, достичь повседневного повышения эффективности этого метода в работе, нужно, чтобы все работники депо от слесаря до машиниста были лунинцами.

„Сделаем депо лунинским!“ Под таким лозунгом на днях в депо была проведена партийно-техническая конференция, доклад на которой сделал начальник депо тов. Пластинин.

Конференция прошла с большой активностью. 11 человек выступило в прениях. Машинисты, мастера цехов, слесаря рассказали о своем опыте работы, внесли много ценных предложений.

Ниже мы помещаем изложение доклада и отдельных выступлений на конференции.

Шире внедрим опыт Лунина

Н. Г. ПЛАСТИНИН—начальник депо

Отвечая на призыв железнодорожников Томской, наш коллектив взял обязательство наперекор суровым морозам и метелям паровозы содержать в отличном состоянии, водить поезда строго по наркомовскому графику.

Лучшие наши машинисты тт. Лежнин, Налимов, Саенко и другие это обязательство с честью выполняют. И это потому, что они применяют лунинские методы в работе.

Наши паровозники помнят дни зимы 1940—1941 гг. когда, применяя метод Лунина, мы добились резкого улучшения состояния паровозного парка, уменьшения межпоездного ремонта, и улучшения других эксплуатационных показателей.

Наивысший расцвет лунинского движения в нашем депо получило в самый тяжелый период Великой Отечественной войны—в 1942 году. В среднем за год 60 процентов паровозов нашего парка было лунинскими. В декабре их уже стало 82 процента. Этот год дал нам 115931 рубль чистой экономии средств и свыше 681 тонны топлива.

Но, к сожалению, закрепить эти результаты мы не сумели и уже в следующем, 1943 году несколько ослабили применение лунинских методов. Ясно, что сразу же получили и ухудшение по всем показателям. Например, экономии средств получили только 22.346 рублей, имели за год 243 случая межпоездного ремонта, а экономии топлива в декабре имели всего 17 тонн.

С получением новых мощных паровозов перед нами встала новая задача освоения этих машин. Кто не воспитал в себе привычки любознательно относиться к машине, не освоил лунинских методов, оказался в весьма затруднительном положении. Мы имели много случаев межпоездного ремонта, особенно по гревню и расколу подшипников. А тот, кто работал по-лунински, не допустил ни одной порчи деталей.

Только развивая лунинскую сметку в труде, мы освоили новые машины и получили улучшение основных показателей. В 1944 году в три раза, а на 1 декабря нынешнего года в четыре раза больше чем в 1943 году мы получили чистой экономии средств. Случаев межпоездного ремонта было в декабре 1943 года 11, в декабре 1944 го-

да—7, а в ноябре 1945 года—3. Техническая скорость по сравнению с 1943 годом возросла в 1945 году на 5,3 километра в час.

Безусловно, этих результатов мы достигли благодаря работе передовых машинистов-лунинцев, таких как машинист I класса тов. Лежнин. Он с самого зарождения этого замечательного метода вместе со своим напарником тов. Носковым освел и применяет его повседневно. Его паровоз работает хорошо в любых условиях зимы. Налимов Ефим также с самого начала широко применяет лунинские методы.

Для успешного овладения лунинским методом потребовалось провести большую работу по обучению паровозных бригад слесарному делу. Мы проводили его двумя способами: одних прикрепляли к лучшим слесарям, другим давали определенные самостоятельные задания, начиная с мелких деталей.

Необходимо сказать, что паровозникам в их работе неплохо помогали и ремонтники, среди которых также немало последователей лунинского метода. Например, токарь тов. Андрианов свой станок содержит всегда в отличном состоянии, сам его ремонтирует и следит за ним. Слесарь тов. Пискарев всегда имеет в полном наличии и отличном состоянии комплект инструментов, сам заботится с ним и не бегаёт за каждой шпилькой по цеху.

Но стремление передовых людей коллектива нашего тормозят еще отстающие паровозники, такие как Малых Андрей, Швалев, Шехеров, Лисун. Это по их вине наше депо имеет еще случаи записи межпоездного ремонта, брак в работе.

Уже второй месяц наш коллектив держит переходящее красное знамя НКПС. Широки внедрением лунинских способов труда мы сумеем еще больше улучшить свои показатели и удержать это знамя. У нас есть все возможности к тому, чтобы все паровозные бригады работали по-лунински. И мы добьемся, что депо Егоршино будет лунинским. Мы досрочно, к 15 декабря выполнили годовую план под'емочного ремонта. Сейчас наша задача всемерно овладеть передовыми методами труда и прийти с новыми успехами к дню выборов в Верховный Совет СССР.

За 12 тысяч километров пробега без ремонта

Н. П. ЛЕЖНИН—машинист I-го класса

Когда я пришел на этот паровоз, здесь, можно сказать, безобразная была работа. В будке—лед, вода. На полу дрова наложены. Это чтобы валенки не мочить. Машина пережигала топливо.

Много пришлось поработать с бригадами. Со своим напарником тов. Носковым я в первый же месяц дал 10 тонн экономии угля. Думаю, что до конца года 60 тонн сэкономлю.

Улучшились и другие показатели. Опоздания в пути мы ни на одну минуту не имели. Норма среднесуточного пробега перевыполнена на 5 километров, сейчас паровоз уже имеет 3486 рублей экономии по хозрасчету, покрыты все прежние убытки.

Мною взято обязательство дать 12 тысяч километров пробега паровоза между промывками без записи ремонта. Сейчас мы начали уже вторую половину этого пробега и записи еще нет. По достижении этого, я возьму новое, повышенное обязательство.

Весь ремонт мы производим сами и пока еще задержки выхода паровоза не было, так как работу проводим строго по узлам. Считаю, что так, по-лунински могут работать все бригады депо.

На новой машине

Е. Ф. НАЛИМОВ—машинист-лунинец

Я принял новую машину накануне зимы—в октябре прошлого года. Трудно было первое время. Мы не знали особенностей этих локомотивов, а тем более стокерного отопления. Начались пережоги топлива.

В депо были организованы занятия по техучебе. Ни одной лекции мы не пропустили, обучили и закрепили бригады на паровозе на постоянную работу.

Росли в депо брак и межпоездной ремонт. То подшипники греются, то их совсем разобьют. Внимательно приглядевшись мы к этому, выявили, что разбег подшипников этих паровозов меньше чем наших, отечественных! Определили и приняли смелое решение: расточить все подшипники. В результате и этот вид ремонта устранили!

С первого дня мы применяем метод Лунина в своей работе. Перед каждой промывкой весь объем ремонта выполняем силами своих бригад. Этому, конечно, помогло и то, что все члены нашей бригады от кочегара до машиниста имеют навыки слесарного дела.

Наша бригада в результате лунинского метода имеет также показатели.

Экономия по хозрасчету 11.043 рубля, экономия топлива—90 тонн, норма скорости перевыполнена на 1 километр в час.

СЛЕСАРИ-ЛУНИНЦЫ

К. И. ЗАХАРОВ—слесарь депо

Нужно внедрить лунинское движение не только среди паровозных бригад, но и в ремонтных цехах, среди слесарей, станочников и т. д.

Я еще с вечера сообщаю мастеру, какую мне работу нужно подготовить. С утра на следующий день собираю все детали со стоек и несу в цех. В начале работы у меня детали для выдачи лунинским бригадам уже готовы. И если нет у меня текущей работы, я начинаю делать детали в запас.

У нас в цехе 47 стахановцев и нет ни одного, не выполняющего нормы. Раньше они у нас были, но мы принимали различные меры воспитания и многих перевоспитали.

В числе разгильдяев был Пономарев. Его ругали каждый день. Не помогло. Как-то раз он дал 160 процентов выработки. Моментально выпустили «боевой листок». На следующий день парень дал 180 процентов. Опять выпустили «молнию». Сейчас Пономарев с гордостью ходит по цеху и задания выполняет каждый день.

Наш цех оказал большую помощь паровозникам в овладении слесарным делом. Лично я сам обучил 6 машинистов на 6 разряд, 17 помощников машинистов на 5 разряд, 25 кочегаров на 3—4 разряды.

Будем и впредь работать по-лунински, создавать все условия лунинским паровозным бригадам.

КОММУНИСТЫ—ВПЕРЕДИ

Н. А. КОРОЛЕВ—секретарь партбюро

В развертывании лунинского движения в нашем депо ведущую роль сыграла партийная организация. Как и всегда, коммунисты явились первыми инициаторами в этом деле.

Кандидат в члены ВКП(б) машинист т. Саенко, приняв машину в плохом состоянии, с перерасходом топлива и средств по хозрасчету, смело применил лунинские методы и сейчас имеет перевыполнение измерителей.

Старший инженер депо коммунист Александр Васильевич Иванышин значительное время свое уделяет внедрению передовых методов в работе паровозных бригад. Организует новые технологические процессы в работе цехов депо.

Не только в среде паровозных, но и ремонтных бригад развертывается это движение. Коммунист Константин Захаров слесарь заготовительного цеха, работая сам по лунински, 48 человек паровозников обучил слесарному делу.

Коммунисты машинист-инструктор Комаровский, мастер промывочного цеха Голендухин постоянно в лунинских бригадах помогают паровозникам и сов-том и практически овладевать ремонтной практикой от мельчайших деталей до сложных узлов машин.

Сегодня товарищи поставили задачу сделать наше депо лунинским. Коммунисты нашей партийной организации будут во главе этого нового под'ема.

Конференция постановила:

1. К дню выборов в Верховный Совет СССР сделать депо Егоршино полностью лунинским.
2. Одобрить инициативу передовых лунинцев машинистов тт. Лежнина, Саенко, Налимова и других в увеличении пробега машин между промывками до 12 тысяч километров без записи межпоездного ремонта.
3. Мастеру промывочного цеха т. Голендухину и машинистам-инструкторам депо для повышения ремонтной квалификации паровозных бригад на каждой промывке паровоза привлекать все паровозные бригады для ремонта отдельных узлов машины, оказывая им практическую помощь.
4. Бригадир инструментального цеха т. Пузанову до 1 января 1946 года полностью укомплектовать инструментом лунинский ящик в депо.
5. Заместителю начальника депо по эксплуатации т. Сеница и машинистам-инструкторам организовать кооперированные бригады из паровозных бригад и на каждой промывке проводить ремонт силами паровозников.
6. Коммунистам-руководителям депо и групповым партийным организаторам тт. Волкову, Нурдинову и Трифонову наладить широкий обмен опытом передовиков-лунинцев, осекая их методы путями лекций, бесед, выпуска плакатов, боевых листов, молний и т. д.
7. Мастеру промывочного цеха т. Голендухину и старшим машинистам ввести в практику заключение гарантийных социалистических обязательств между ремонтными и паровозными бригадами по обеспечению качественного выполнения ремонта и лунинского ухода за паровозом в период эксплуатации между промывками.
8. Начальнику депо тов. Пластинину выделить специальные лунинские каналы, на которые ставить только лунинские машины. Обслуживать эти каналы в соответствии с требованиями НКПС.

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

АДРЕС РЕДАЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11 Управление Дороги 9-й этаж комната 353 и 359.

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6; издательства и отдела подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-97