

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 6 (1999) | Пятница, 17 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

## НЕУКЛОННО ВЫПОЛНЯТЬ ПЛАН ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ

Дорога вступила в новый хозяйственный год. Результаты первых дней показывают, что на ряде станций и предприятий коллективы учли уроки прошлого года и обеспечивают бесперебойное выполнение государственного плана погрузки и выгрузки. Однако нельзя этого сказать об отделениях и дороге в целом.

За первую декаду января дорога не выполнила государственный план перевозок таких важнейших грузов, как металл, флюсы, уголь, черная и цветная руда и лес.

Некоторые командиры линии и даже руководящие работники в штабе дороги склонны объяснять причину срыва плана погрузки исключительно медленными темпами выгрузки и плохой работой клиентуры. Особенно часто можно слышать жалобы на клиентуру от начальника Тагильского отделения тов. Шанаурина и начальника Свердловского отделения тов. Македонова.

Однако факты последних дней свидетельствуют как раз о том, что значительные срывы плана погрузки и выгрузки происходят не только по вине клиентов, но и из-за плохого командования отдельных работников станций, отделений и управления дороги.

Разберем для примера только одни последние сутки первой декады. В 13 часов 30 минут Свердловское отделение, руководимое тов. Македоновым, подало на станцию Хромник 17 вагонов под нагрузку. Эти вагоны к концу суток не были загружены. В отделении сделали беспристрастную отметку: «Нет рабочей силы». Несмотря на это, уже в 16 часов 30 минут отделение подало на станцию Хромник еще 6 вагонов под нагрузку. Конечно, все они остались незагруженными на другие сутки. В эти же сутки Свердловское отделение заранее обрело на срыв выгрузки 20 вагонов, которые подало в 16 часов 50 минут на станцию Свердловск-товарная, тогда как до этого они несколько часов бесцельно стояли на соседней станции.

На Тагильском отделении, где начальником тов. Шанаурин, творилось в эти сутки почти то же самое. На станцию Ежовая в 16 часов 30 минут были поданы 10 вагонов под погрузку. По станции

Вагонозавод была сорвана выгрузка 107 вагонов. Причины таковы: 12 вагонов были поданы под выгрузку лишь в 17 часов 43 минуты, т. е. за 17 минут до окончания отчетных суток, 37 вагонов поданы в 15 часов 10 минут и т. д.

Это только факты запоздалой, непродуманной, заранее обреченной на срыв подачи вагонов под погрузку и выгрузку. Но есть и такие факты, когда отделение целыми сутками держит на своих станциях и не подает вагоны на пути клиента. Так, например, в течение всех суток 10 января на станциях Тагильского отделения, Надеждинском, Свердловском и др. отделениях, простояли сотни вагонов, не поданных на пути клиентуры, по Тагильскому и Свердловскому отделениям сорван план погрузки важнейших грузов.

Таким образом, получается, что срывы погрузки и выгрузки происходят из-за плохой работы не только клиентуры, но и командиров некоторых отделений.

Кстати о клиентуре. Жалуюсь на плохую работу клиентуры, руководители грузовой службы не принимают однако мер к тому, чтобы правильно организовать взаимоотношения с клиентурой и работу на фронтах погрузки и выгрузки. Ведь факт, что еще до сего дня начальник грузовой службы тов. Николаев не сумел обеспечить заключение договоров с клиентурой на 1941 год. Как установлено на совещании у начальника дороги 15 января, не оформлено около 40 договоров с крупнейшими клиентами дороги, хотя прошли уже все сроки, установленные Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

За 15 января дорога перевыполнила план погрузки. Это хорошо. Однако наряду с этим на сотни вагонов не выполнен план по некоторым важнейшим грузам. Это говорит о том, что и в эти сутки на ряде отделений дороги работа не была обеспечена так, как это нужно.

Январь — решающий месяц года. Необходимо сейчас, в оставшиеся дни, во что бы то ни стало покрыть накопившуюся задолженность, учесть все ошибки, ликвидировать помехи с тем, чтобы как в январе, так и в последующие месяцы, неуклонно и бесперебойно выполнять государственный план.

## От Поклевской до Камышлова без набора воды

В последнее время большинство машинистов Камышловского депо, прибывая в Ощепково, требуют паровоз-толкач и производят набор воды, на что затрачивают 20—25 минут.

Машинист тов. Ялин, несмотря на морозную погоду 15 января,

решил проследовать от Поклевской до Камышлова без набора воды в Ощепково и тем самым ускорил продвижение поезда. Выехав в 9 час. 31 мин., он прибыл в Камышлов с составом, превышающим весовую норму, в 11 часов 35 минут, что составляет 30 минут нагона.

## СОКРАТИЛИ ВРЕМЯ НА ЭКИПИРОВКЕ, УСКОРИЛИ ОБОРОТ ЛОКОМОТИВА

На угольном складе ст. Свердловск-сортiroвочная я начал работать в сентябре прошлого года. В первые же дни меня удивили давно устаревшие методы работы на углеподъемных кранах. Здесь не знали норм времени на подачу одной тонны угля. Некоторые считают, что на подачу одной тонны мало даже трех минут.

Многие машинисты углеподъемных кранов свыклись с этим и не стремились повысить производительность труда. Да и социалистического соревнования среди них не было организовано.

В декабре на склад был назначен политрук тов. Пельц. Он заинтересовался — нельзя ли ускорить процесс подачи угля, и с таким вопросом обратился ко мне. Я согласился с мнением тов. Пельца и первым условием поставил организацию комплексных единых смен на складе. До этого у нас машинисты кранов дежурили по 12 час., а рабочие — по 8. Поэтому в смену приходилось работать с разными людьми.

Вскоре установили единые смены, а это дало возможность изучить людей в своей смене, знать их способности и привычки.

В первый же день — 22 декабря — я решил работать так, чтобы перекрыть установленные нормы. В эту смену я добился значительных успехов. Каждая тонна угля подавалась на паровоз за одну минуту. Первый успех окрылил нас. Теперь мы стали считать время не на минуты, а на секунды, до деталей продумывали каждое свое движение.

В последующие дни результаты все больше и больше улучшались, и уже 25 декабря мы подали на паровоз требуемое количество угля за 14 минут при норме 36, т. е. сократили простой паровоза в три раза. Как же мы добились этого результата, что нового внесли в работу?

Раньше мы работали чрезвычайно медленно. Дело доходило до того, что паровозы простаивали по часу в ожидании подачи угля. Это происходило потому, что машинисты кранов делали осмотр и смазку ходовых частей, экипировку крана в то время, когда паровозы стояли под набором угля. Нередко было и так, что машинист уводил кран для набора воды и простаивал там по 15—20 минут, а паровозы теряли драгоценное время.

Наша бригада изменила в корне этот стиль работы. Придя на смену, мы в первую очередь обеспечиваем углем паровозы и лишь в свободное время делаем экипировку крана и смазку его ходовых частей.

Кран я принимаю с особой тщательностью. Большое внимание уделяю котлу и рабочей машине. Проверив общее состояние крана и вылет стрелы, я устанавливаю его на 9,5 метра.

Почему я ставлю такой вылет? Здесь простой математический расчет: при таком вылете по норме положено поднимать груз в 2 тонны; грейфер весит одну тонну да уголь, получается, что вес, вы-

держиваемый стрелой, больше нормы на 25 проц., но зато ускоряется подъем и спуск грейфера, а перегруз не отражается на кране. При этой высоте стрелы меньше потеря угля, да и тросы — грузоподъемные и грейферные не закручиваются.

Чтобы быстрее снабжать паровозы углем, мы в свободное время подаем топливо ближе к месту погрузки его на паровозы. На это уходит незначительное время, которое окупается затем с лихвой.



А. К. ЧЕРЕПАНОВ

Помощник машиниста зорко следит за состоянием крана, держит нормальное давление пара в котле. Мой помощник вполне справляется с работой, и в момент подачи угля мне не приходится отвлекаться от операций погрузки.

Нередко бывает «пачковый» подход паровозов на угольный склад. В этот момент от машиниста крана требуется большая расторопность и правильная организация труда. В этих целях, ожидая паровоз, я предварительно загружаю грейфер полностью и держу стрелу в том направлении, откуда идет локомотив. Как только паровоз подошел, высыпаю уголь в тендер и, повернув стрелу, даю грейферу свободный ход вниз.

Неопытные машинисты кранов жалуются, что часто грейфер не забирает полностью уголь, из-за чего приходится тратить время на лишние подачи. У меня этого не бывает. Для того, чтобы грейфер полностью забирал требуемый уголь, нужно ослаблять тросы и только после этого делать сжатие грейфера. Когда сжимаешь грейфер грузоподъемными тросами, следует постепенно набирать и грейферные — и грейфер всегда будет загружен полностью.

Когда на паровоз уже подано требуемое количество угля, даешь сигнал машинисту продвигнуться вперед метров на 30—40, и калитровщик начинает равнять уголь в тендере. На место отшедшего паровоза встает очеред-

ной. Так происходит подача угля на паровоз.

Всем известно, что в зимний период работать гораздо сложнее и труднее, чем летом. Но стихии нужно противопоставлять большевистскую организованность и умелую подготовку крана к зиме. Наш кран был своевременно отремонтирован, машинисты и их помощники были проверены в знании техники и Правил технической эксплуатации.

В летнее время грейфер открывался самопроизвольно без помощи машины. Для этого следовало только нажать на рычаг. У некоторых машинистов этого не происходило лишь потому, что они не умели регулировать грузоподъемные и грейферные тросы. Принимая смену, я всегда пробовал самопроизвольное открытие грейфера. Если же грейфер не открывался, приступал к регулировке. Делал это так. Если обнаруживал, что натяжка грузоподъемных тросов слабее, чем грейферных, то подтягивал их. Иногда делать это приходилось по несколько раз пока грейфер не начнет открываться самопроизвольно.

В зимнее время, несмотря на регулировку тросов, очень трудно добиться самопроизвольного открытия грейфера потому, что даже зимняя смазка остывает и приобретает большую вязкость. В зимнее время я пользуюсь для открытия грейфера паровой машиной. Это замедляет подачу угля. Инженерам и техникам следует подумать, как добиться самопроизвольного открытия грейфера.

Замечательное движение, начатое по инициативе знатного машиниста тов. Лунина, вполне применимо и в наших условиях. Наш кран от промывки до промывки не имеет ремонта. Каждая бригада во время работы устраняет мелкие неисправности. Это значительно удлиняет срок службы крана.

Промывочный ремонт делает паровозное депо. Самим машинистам кранов этот ремонт делать не приходится, так как кран, поставленный на ремонт, заменяют другим.

Повседневный любовный уход и мелкий ремонт крана создают большие резервы в продлении срока межпромывочного ремонта. Мы с успехом добиваемся более долгой службы углеподъемного крана.

Как видно из сказанного, в моем методе работы на углеподъемном кране нет ничего особенного. Каждому машинисту нужно отлично знать технику, правильно ее применять на практике.

Ко дню открытия XVIII Всесоюзной партконференции наша бригада брала обязательство — ускорить процесс подачи угля на паровозы в два—три раза. Этого мы добились. В дальнейшем будем изыскивать возможности еще большего ускорения подачи угля.

А. К. ЧЕРЕПАНОВ — машинист-стахановец углеподъемного крана системы завода им. Кирова.



## Стахановской работой преодолеем зимние трудности

### ★ 2050 процентов за смену

В ночь с 13 на 14 января токарь вагонного участка Гороблагодатская тов. Мезенин Иван Александрович выполнил сменное задание на 2050 процентов, работая на двух станках по обработке буксовых вкладышей.

КИРИЛЛОВ — начальник участка.

### Точно по графику

Диспетчер тов. Данилов на участке Тюмень—Вагай 12 января обеспечил 100-процентное отправление поездов по графику и сэкономил за дежурство 321 вагоно-час.

Этих успехов тов. Данилов добился благодаря социалистическому соревнованию с поездными бригадами.



На снимке: бригада слесарей-стахановцев Свердловского паровозного депо за ремонтом локомотива. На переднем плане—Н. А. ПЕТРОВ и И. М. АКУЛОВ, на заднем плане—Д. И. ПЕРМЯКОВ.

Фото В. Лежнина.

### Достижения машиниста электровоза тов. Дьячкова

В суровые январские дни, несмотря на морозы и метели, машинист электровоза депо Свердловск-сортiroвочная тов. Дьячков быстро и безаварийно водит тяжеловесные поезда с рудой, углем для уральских заводов.

Электровоз набегал несколько тысяч километров сверх нормы, его поставили в ремонт. Посоветовавшись с бригадой, тов. Дьячков и второй машинист электровоза тов. Флягин решили произвести весь ремонт, кроме оточки колесных пар и ремонта тяговых двигателей, своими силами. С по-

ставленной задачей они справились успешно. Работа была произведена высококачественно и закончена раньше установленного срока.

Примеру тов. Дьячкова следуют комсомольцы-электровозники тт. Бармин и Бердников. Применяя метод новосибирского машиниста тов. Лунина, они при постановке своей машины в периодический ремонт также весь ремонт выполнили своими силами.

П. ЛОГИНОВ—секретарь узлового комитета ВЛКСМ станции Свердловск-сортiroвочная.

### Экономят топливо

В соревновании паровозников депо Кушва, посвященном XVIII партийной конференции, лучших результатов добились бригады паровоза, где старшим машинистом тов. Кусков. За декабрь тов. Кусков и его напарник—машинист тов. Буньков провели четыре тяжеловесных поезда, перекрыли на 6 километров в час норму технической скорости; среднесуточный пробег паровоза перевыполнили на 14 километров и сэкономили государству 34 тонны топлива. В течение декабря их паровоз не имел межпоездного ремонта. Значительную часть ремонта на очередной промывке паровозная бригада производила своими силами.

Машинисты тт. Новеньких и Плешков по методу известного машиниста депо Новосибирск тов. Лунина сами ремонтируют свой

паровоз. В декабре они не заводили его в депо на межпоездной ремонт. За месяц эти товарищи дали 14 тонн экономии топлива и на 7 километров в час перевыполнили норму технической скорости.

Водители паровоза № 728-87 тт. Худяков и Котов сэкономили 19 тонн угля, а машинисты тт. Панков Михаил и Васильев—18 тонн. Бригады этих двух паровозов также перевыполняют нормы скоростей и не заводят свои машины в депо на межпоездной ремонт.

Паровозники депо Кушва за месяц добились большой экономии угля, обещая встретить день открытия XVIII партийной конференции еще лучшими производственными показателями.

ХАРЛОВ — заместитель начальника депо Кушва.

### За смену—от 3 до 5 норм

Стахановцы депо Нижний Тагил, готовясь к достойной встрече XVIII Всесоюзной партийной конференции, систематически повышают производительность труда.

14 января слесарь-арматурщик тов. Лалин выполнил производственное задание на 331 процент, слесарь-экипажник тов. Цикин—на 353 проц.

Наивысшую производительность

показал слесарь-дышловик тов. Мурашев, выполнивший сменное задание на 513 процентов.

Образцы работы в этот день показали кузнецы—тов. Першин, выполнивший вместе с молотобойцем тов. Шияновым сменное задание на 369 процентов, и тов. Вторушин с молотобойцем тов. Зайцевым—на 344,7 процента.

### ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Начальник дороги тов. Лубенский и начальник политотдела дороги тов. Степанов послали приветственную телеграмму токарю Владимиру Мезенину, который, по примеру своего брата Ивана Александровича Мезенина, добился высокой производительности труда.

Работая на расточке фрикционных стоек автоцепки, В. Мезенин выполнил задание 7 января на 700 процентов, а 10—уже на 1170 процентов.

«Выражаем уверенность, — говорится в телеграмме, — что вы не остановитесь на достигнутых результатах».

### ПЕРЕДОВИКИ СОРЕВНОВАНИЯ

В социалистическом соревновании за достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции первенство завоевали составительские бригады станции Свердловск-пассажирская тт. Пермякова, Комина и Макарова. Они выполняют производственное задание до 140—160 процентов, своевременно подают вагоны под погрузку и выгрузку, хорошо обеспечивают развоз местного груза.

Передовикам социалистического соревнования—составителям тт. Пермякову, Кому и Макарову вручена переходящая грамота.

### САМООТВЕРЖЕННЫЙ ПОСТУПОК

12 января в Камышловском депо испортился поворотный круг. Мадо было сменить лопнувший манжет, но слесарей не оказалось. Тогда старший диспетчер тов. Усарев сам решил отремонтировать круг с тем, чтобы не задержать выдачу паровозов под поезда. Круг был исправлен в течение трех часов.

Самоотверженный поступок старшего диспетчера тов. Усарева—яркое свидетельство его преданности делу железнодорожного транспорта.

ГЛАЗУНОВ — заместитель начальника депо.

## РЕШИТЕЛЬНО БОРОТЬСЯ С ТЕХНИЧЕСКИМ БРАКОМ

В последнее время участились случаи отправления поездов со станции Смычка на станцию Гороблагодатская для сдачи на Пермскую дорогу с вагонами, имеющими серьезный технический брак и неисправности. Вследствие этого Гороблагодатская испытывает серьезные затруднения, так как приходится производить лишнюю маневровую работу для выкидок неисправных вагонов и переформирования составов. Кроме того, прибытие большого количества таких вагонов забивает пути, дезорганизует технологический процесс работы станции.

Например, в январе ежедневно прибывают из Смычки в Гороблагодатскую вагоны с такими техническими неисправностями, как трещины подрессорных балок, выбоины и раковины бандажей, неисправные пружины фрикционных стоек, трещины скользунов, сломанные аппаратные брусья и т. д.

6 января с поездом № 827 прибыло два неисправных вагона. Один из них имел сломанную пружину фрикционного стакана, другой — раковину на бандаже. Оба вагона пришлось отцепить. На другой день прибыл вагон № 1127941, имеющий трещину подрессорной балки.

8 января с тем же поездом № 827 прибыло два неисправных вагона — № 1173171 имел трещину скользуна, а № 1182314 — трещину подрессорной балки. 10 января с поездом № 913 прибыло также два неисправных вагона, при чем один из них имел трещину подрессорной балки, а второй—выбоину бандажа около 3 мм. 11, 12 января станция Смычка вновь отправила в Гороблагодатскую неисправные вагоны с поездами №№ 1127, 841.

Характерный случай произошел 13 января. При отправлении поезда № 1045 со станции Смычка поездной вагонный мастер тов. Серебренников обнаружил, что у четырех вагонов нет продольных бортков и попросил произвести отцепку этих вагонов. И когда он

стал вполне законно настаивать на этом, старший инженер вагонной службы тов. Суслев отстранил тов. Серебренникова от работы, а с поездом отправил осматривать вагоны со станции Смычка. Таким образом, руководители вагонной службы не только не борются за ликвидацию технических неисправностей вагонов, но и поощряют по существу антигосударственную практику. Вот почему до сих пор вагонная служба не реагирует на серьезные сигналы начальника Гороблагодатского вагонного участка тов. Кириллова, вот почему в Гороблагодатскую продолжают поступать неисправные вагоны!

То же самое происходит на Свердловском узле. Станция Свердловск-сортiroвочная систематически отправляет на Свердловск-пассажирскую неисправные вагоны и этим самым затрудняет работу решающей станции дороги. 11 января с поездом № 1252 прибыл вагон № 1127827 с ослабшим бандажом. На другой день с поездом № 1220 прибыл вагон № 295088 с трещиной оси.

Одновременно станции Свердловск-пассажирская и Нижний Тагил отправляют поезда с неисправными вагонами на Свердловск-сортiroвочную, что также ведет к серьезным последствиям. 10 января таких вагонов прибыло 25, 11 января—35, 12 января—25, 13 января—34, 14 января только с тремя поездами прибыло из Тагила три неисправных вагона.

Отправление поездов с серьезными техническими неисправностями вагонов входит в систему работы вагонных участков Н.Тагил (начальник тов. Швейский), Свердловск-сортiroвочная (начальник тов. Цикунов), Свердловск-пассажирская (начальник тов. Косиков) и других.

Решительно бороться с техническим браком — такова одна из серьезнейших задач сегодняшнего дня.

Б. ДОЛИНОВ.

### В стороне от борьбы за экономию вагоно-часов

Казалось бы, что за успешное продвижение вагоно-потоков и за экономию вагоно-часов должны были бы бороться не только диспетчеры, но и паровозники. Однако у нас на Егоршинском отделении происходит как раз обратное.

Диспетчеры паровозного отделения тт. Пискарев, Воробьев, Маздеркин не осваивают метода диспетчера Ртищевского отделения Пензенской дороги тов. Белякова, не учат паровозные бригады бороться за экономию вагоно-часов. В результате некоторые из паровозников плохо водят поезда по перегонам, допускают брак, дезорганизующий движение на участке. Так, например, 2 января машинист Францев вел поезд № 5015 из Самоцвета в Алапаевск двойной тягой с машинистом Сотниковым. В пути они допускали остановки, занимали перегон 6 часов 11 минут, выводили состав по частям. В эту же ночь машинист Красилов стоял на станции Самоцвет 42

минуты лишь потому, что не мог перевести винт переменного хода на своем паровозе. 3 января ночью машинист Францев занимал перегон Алапаевск—Самоцвет в течение 3 часов 30 минут из-за того, что в тендере нехватило воды, а после того, как на станции Самоцвет он набрал воду на паровоз, бросил состав и уехал резервом в Егоршино.

Нет нужды доказывать, что подобная работа некоторых паровозников депо Егоршино и паровозного отделения отнюдь не способствует борьбе за экономию вагоно-часов.

За успешное продвижение вагоно-потока необходимо обоим бороться как диспетчерам, так и паровозникам. Паровозные диспетчеры, мне кажется, должны тщательно следить за тем, чтобы из депо выходили исправные паровозы, а паровозные бригады—соревновались бы за образцовое ведение поездов по участкам.

В. ПОПОВ — диспетчер Егоршинского отделения.



## От слов — к делу

В декабре в депо Егоршино было четыре паровоза, на которых бригады работали по-лунински. В январе их стало уже семь.

10 января старший машинист тов. Епифанов со своими напарниками тт. Нахимовым и Потаниным, без помощи комплексных бригад, произвели сами весь промывочный ремонт. По-лунински поступила при очередной промывке своего паровоза бригада, где старшим машинистом тов. Доможиров, в совершенстве владеющий слесарным мастерством. Паровоз этот пробежал 34 тысячи километров без замены втулок.

Своими силами выполняют ремонт старший машинист Мальшаков и его напарник Корюкин. Они не заводят свой паровоз в депо от промывки до промывки и наездили 30 тысяч километров без замены втулок.

В связи с тем, что улучшился уход за паровозами, в депо падает количество случаев межпоездного ремонта. Если в ноябре было 15 заездов в депо для межпоездного ремонта, то за декабрь они упали до 10. В январе происходит дальнейшее снижение количества этих случаев.

Однако надо сказать, что сейчас, в морозные дни, значительная часть паровозного парка терпит поражение. Происходит это потому, что у нас в депо несерьезно относятся к осмотру и приемке паровозов.

Вот факты. Паровоз № 612 три раза тушили и целую пятидневку держали в депо из-за неисправности предохранительных

клапанов. Этот паровоз вышел из промывки, но ремонт был произведен столь плохо, что пришлось после этого обратно возвращаться в депо. Паровоз № 2402 был на промывке четверо суток, а после этого, вследствие плохого ремонта, его тушили три раза, возвращая каждый раз от поезда.

В депо довольно часто не выполняется категорическое требование наркома, данное им в приказе № 78-П, о том, что все паровозы, поступающие в депо и выходящие из ремонта, должны осматриваться лично начальником депо или его заместителем.

Известно, например, что у паровоза № 113 уже длительное время неисправен левый золотник, и никто из командиров этот паровоз не осматривал. До сих пор не осматривались паровозы №№ 612 и 2402.

В конце ноября сюда приезжали начальник паровозной службы тов. Ионин и старший ревизор тов. Куляшов. Тогда, на техническом совещании, командиры депо обещали взять шефство над каждым паровозом. Но это было пустое обещание. Оно не выполняется.

Не пора ли уже от деклараций перейти к практическим делам и, по-настоящему взявшись за повышение качества ремонта, добиться такого содержания паровозного парка, которое обеспечило бы бесперебойную работу его в зимних условиях и рост лунинского движения.

**ШАПОЧКИН** — машинист-инструктор депо Егоршино.

## Анализировать расходы, укреплять хозрасчет

В докладе XVIII партсезу тов. В. М. Молотов говорил:

«У нас до сих пор много бесхозяйственности, много перерасходов, безобразно велики потери сырья, растрачивается зря много топлива и электроэнергии, безобразно велики простои оборудования, а, значит, во многих случаях нет настоящей борьбы за снижение себестоимости продукции.

С этим надо покончить, усилив по всему фронту борьбу с бесхозяйственностью и всякими потерями».

Это по сей день целиком и полностью относится еще к многим хозяйственным руководителям нашей дороги, которые не имеют никакого понятия о балансе, о финансовых отчетах и калькуляциях стоимости продукции; не занимаются вопросами анализа расходов, а посему не знают истинных причин отклонений от плановых норм в расходовании средств.

Анализ расходов и пояснительные записки к отчетам и балансам отданы на откуп главным бухгалтерам хозяйственных единиц, без участия хозяйственников и технических работников. Некоторые наши хозяйственные руководители рассуждают так: вопросы производства и выполнения программы — это одно, а финансовое хозяйство, вопросы себестоимости, финансовые результаты — другое.

Именно такими они показали себя в период работы по составлению годового отчета за 1940 г.

Врид. начальника 15-й дистанции пути Назунин В. А. никакого участия в работе по годовому отчету не принимал. Несколько дней он продержал у себя материал для пояснительных записок, затем вернул его главному бухгалтеру и заявил, что писать пояснительную записку — дело не его.

Устранился от работы по составлению годового отчета и начальник Камышловского паровозного отделения т. Смердов. Потребовалась специальная телеграмма заместителя начальника дороги тов. Закатова, чтобы заставить тов. Смердова заняться этим важным делом. Не принимали участия в работе по годовому отчету начальник Тюменского вагонного участка тов. Войтик и начальник вагонного депо Тюмень тов. Кочетков.

Начальник Егоршинского паровозного отделения т. Протасов отказался подписывать отчеты и балансы, и в день их готовности выехал на линию. Начальник Тюменского паровозного отделения тов. Богданов поступил еще проще. В момент готовности отчетов и балансов он ушел спать. Только опоздание поезда предотвратило срыв выезда с отчетом в управление.

Надо покончить с подобным отношением хозяйственных руководителей к вопросам экономики и финансовой отчетности.

**А. НЕМЯТОВСКИЙ** — ревизор управления дороги.

## Мой опыт работы по-лунински

13 января в студии управления дороги машинист-лунинец депо Свердловск-пассажирская тов. И. И. Смирнов прочел перед селектором лекцию об опыте своей работы. Лекцию слушали на линии сотни машинистов, их помощников и кочегаров. Выступали по селектору, кроме тов. Смирнова, также секретарь партбюро депо Свердловск-пассажир-

ская тов. Попов, начальник локомотивного отдела паровозной службы тов. Бессмертных, начальник паровозной службы тов. Ионин, председатель дорпрофсожа тов. Воробей, Руководитель-зам. начальника дороги тов. Закатов.

Ниже мы печатаем сокращенный текст лекции.

Если паровозная бригада любит свой паровоз и ухаживает за ним, как хорошая хозяйка за своей квартирой, то такой паровоз будет безаварийно водить поезда и доставлять грузы точно по графику. Машинист же пассажирского паровоза должен помнить, что ему доверяют самое дорогое — человеческие жизни.

От паровозной бригады зависит очень многое, например: продолжительность времени нахождения паровоза в эксплуатационной работе, увеличение технических и участковых скоростей, увеличение работы в чистом движении, сокращение оборота паровоза, а в связи с этим и уменьшение потребности в рабочем парке.

Мы на своем паровозе при обслуживании курьерских и ускоренных пассажирских поездов не имеем опозданий и норму технической скорости перевыполняем в среднем на 4—5 километров в час. Большое внимание уделяем экономии топлива, помня, что эта задача имеет большое государственное значение. Так, за ноябрь наш паровоз дал 11.075 кг. экономии, за декабрь — 5.675 кг.

### МЕТОД МАШИНИСТА ДЕПО НОВОСИБИРСК ЛУНИНА В ДЕЙСТВИИ

Ознакомившись по газетам с методом тов. Лунина, я понял, что он вносит в работу паровозной бригады много очень ценных нововведений, позволяющих удлинить срок работы наиболее важных деталей и экономить расходы на ремонт паровозов. Посоветовавшись с напарником — машинистом Слоутовым и бригадами, мы решили освоить метод тов. Лунина на своем паровозе и вначале весь оздоровительный ремонт между поездками стали производить своими силами, ничуть не затрагивая своего нормального отдыха. Выполнив всего перечень ремонта, предусмотренного приказом № 78-П, дало нам возможность сократить записи ремонта при постановке паровоза в очередную промывку.

30 ноября, когда паровоз был поставлен на 4-ю промывку, мы записали всего лишь 15 пунктов ремонта, который полностью произвели своими силами, отказавшись от услуг комплексной бригады. Как старший машинист, я распределил работу между бригадами, при чем более сложный ремонт — осмотр золотников, смену тендерного подшипника, кольца заднего поршневого сальника — взяли на себя тов. Слоутов, помощник машиниста тов. Морозкин и я. В то же время помощник машиниста тов. Чердынченко, кочегары тт. Кокорулин и Храмов выполняли под моим руководством такую несложную работу, как замена тендерных тормозных колодок, стягивание сцепления, замена лопнувшего болта нижней части буксовой коробки, осмотр водопробных кранов и водомерного стекла.

С поставленной перед собой задачей мы справились и добились еще экономии. По цылу этой промывки полагалось затратить 928 рублей, мы же затратили лишь 348 рублей.

24 декабря наш паровоз был снова поставлен в промывку. На этот раз было записано 9 пунктов, из них своими силами мы выполнили 8 и только один — применением электросварки, — был выполнен силами депо.

### КАК МЫ УХАЖИВАЕМ ЗА МАШИНОЙ

Как только паровоз прибывает с поездом на станцию Свердловск-пассажирская, обе наши бригады обязательно встречаются и передают друг другу результаты поездки, обмениваются мнениями и советами.

Котел является сердцем паровоза, а поэтому содержание его требует большого культурного внимания. Систематически применяя антинакипин, бригады нашего паровоза вливают его в тендер равными порциями при каждом наборе воды в пути, а также в оборотном и основном депо. Постоянно от 4 до 5 раз производим продувку котла в пути следования, а также в оборотных и основных депо по окончании поездки.

Как старший машинист, я уделяю много внимания промывке котла и наблюдаю не только за правильностью режима, но и за качеством промывки. Образцовое состояние котла дает нам возможность получить максимальную форсировку, увеличение технической скорости и экономии топлива. Во время следования с поездом применяем комбинированный способ отопления. Пользуемся лопатой для устранения протаров в топке, особенно в задних углах около стенок, стокером пользуемся только при работе с открытым регулятором. До закрытия регулятора работу стокера прекращаем метров за 150—200.

Чтобы уберечь котел от резких изменений в зимнее время, мы при чистке котла соблюдаем все правила, предусмотренные инструкцией 1024/ЦТ: воду в котле держим не менее 1/2 стекла; давление пара не более 7 атмосфер; насос оставляем только на прогреве. До разведения хорошего огня не пользуемся инжекторами. Инжектором «Натана» пользуемся в пути только при больших форсировках котла, при хорошем огне и подаем воду в котел малыми порциями.

Большое внимание уделяем жаровым и дымогарным трубам, пользуясь в пути следования 4—5 раз сажеудалителем при больших форсировках котла и при обязательном закрытии стокера.

Учитывая, что хорошая работа золотников и поршней является важным фактором для увеличения

технических скоростей и повышения мощности паровоза, мы уделяем особое внимание правильности их работы и тщательно следим за исправным действием пресс-масленки.

Работа пресс-масленки производится и регулируется так, что смазка на золотники и поршни подается строго по установленной норме: на золотник — 3.1 грамма; на поршни — 2.1 гр. и на сальники — 1.15 гр. через каждый километр пути. При соблюдении этих условий золотники и поршни у нас не загрязняются и не получается нагара, а износ поршневых и золотниковых колец уменьшается. Когда паровоз пробежал 43.000 клм., осмотр показал, что кольца золотников и рубашка получили очень незначительный износ, не мешающий дальнейшей работе паровоза. Закрытие стокера на всех уклонах, при работе паровоза без пара также сохраняет нам золотники и поршни от попадания в них мусора из передней топки.

Запрессовку движущего механизма твердой смазкой мы производим сейчас же по прибытии паровоза с поездом. Это дает нам возможность заполнить смазкой все отверстия в дышлах втулок, так как трущиеся детали еще не охладилась и происходит лучший проход смазки во все детали механизма. В пути следования производим добавление твердой смазки в дышловую механику и промазываем кулисное движение.

Обычно на паровозах «ИС» при недостаточном уходе бывают случаи нагрева буксовых подшипников. Чтобы избежать этого, мы строго следим за чистотой твердой смазки, применяемой для подбивки паровозных букс.

### СЛЕСАРНЫЙ СТАЖ

Я и мой напарник — машинист тов. Слоутов имеем квалификацию слесарей 6 разряда. Помощник машиниста тов. Чердынченко является слесарем 5 разряда. Другой же помощник машиниста — тов. Морозкин и оба кочегара тт. Кокорулин и Храмов слесарного стажа не имеют, но стараются сейчас приобрести его. Мы с тов. Слоутовым помогаем им в этом и добьемся, что они будут прекрасными слесарями.

\* \* \*

Наш паровоз находится на хозрасчете с октября прошлого года, и до января он дал 4.462 рубля экономии. Значительно повысился в связи с этим и заработок паровозных бригад.

Товарищи паровозники! Осваивайте метод новосибирского машиниста тов. Лунина, множьте ряды лунинцев, переводите свои паровозы на хозрасчет, повышайте качество работы паровозного парка.

Это будет нашим лучшим подарком предстоящей XVIII Всесоюзной партийной конференции.



## По примеру лучших

Токарь Тагильского вагонного участка тов. Ляпцев, как правило, вырабатывает за последнее время до 4 норм за смену. Но после того, как ему стало известно из газет о рекордной выработке токаря паровозного депо Н. Тагил тов. Тараканова и токаря Гороблагодатского вагонного участка тов. Мезенина Ивана, он решил еще выше поднять свою производительность труда и также, как они, добиться производственного успеха в честь XVIII партийной конференции.

Не довольствуясь одним станком, тов. Ляпцев стал обслуживать два. 9 января он поставил первый свой рекорд, выполнив сменную норму на 958 процентов. За эту смену он выдал: 5 колесных пар, 190 различных болтов и 50 рессорных валков.

В коллективе участка развешены сейчас соревнования за производственные успехи в честь XVIII партийной конференции.

Движение передовиков захватывает также работников пункта технического осмотра вагонов. Осмотрщики тт. Зыков и Лукьянов повышают качество своей работы и снижают положенное по норме время на осмотр поездов и устранение неисправностей в ходовых частях вагонов.

**Д. СУВОРОВ** — поездной электромонтер.

## Комсомольцы — в авангарде

Комсомольская организация Егоршинской дистанции пути развернула социалистическое соревнование за достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции. Комсомольцы увлекают за собой беспартийную молодежь.

Молодые рабочие тт. Душин, Ильяков, Вяткин, Созонова, Симанов и другие систематически выполняют нормы, содержат свои околотки в отличном состоянии. Они все активно участвуют в политико-массовой работе, проводят беседы, читки газет и т. д.

Добивается производственных успехов и несоюзная молодежь. На седьмом околотке, например, тов. Л. Кузьминых дает до 160 процентов нормы. Николай Серов, Дмитрий Никонов и многие другие также выполняют план от 120 до 135 процентов.

Недавно в мастерские пути пришли две девушки — Маруся Соколова и Лиза Гладких. Комсомольская организация внимательно относится к ним, воспитывает в них любовь к социалистическому транспорту. Сейчас девушки, работая на сверлильном станке, выполняют по две нормы.

Так комсомольская организация воспитывает молодежь на успешное выполнение задач, стоящих перед дистанцией.

**МЫШКИН** — зам. начальника дистанции пути по политчасти.

## Внимание рабочим общежитиям

15 января в политотделе дороги состоялось совещание комендантов общежитий, начальников хозяйств, секретарей партбюро и узловых парткомов Свердловского узла по вопросу о состоянии рабочих общежитий. На совещании присутствовало более 40 человек.

Выступавшие на совещании тт. Ефименко — председатель райкома союза Свердловского отделения, Макаров — секретарь партбюро станции Свердловск-пассажирская, Воробай — председатель дорпрофсожа, Малыгин — зам. начальника дороги и другие отметили, что многие общежития находятся в запущенном состоянии; в них не проводится политико-массовая работа,

неудовлетворительно налажено санобслуживание и т. д.

Женское общежитие № 5 на станции Свердловск-сортировочная — одно из худших, здесь холодно, грязно, радио выключено, политико-массовая работа отсутствует. Не лучшее положение в вагоне-общежитии для носильщиков на станции Свердловск-пассажирская, общежитии № 1 на станции Свердловск-сортировочная и других.

После заключительного слова начальника полтора тов. Степанова совещание выработало ряд конкретных мероприятий, направленных на улучшение состояния рабочих общежитий, на налаживание в них политико-массовой агитационной работы.



Зима на Сахалине.

Фото А. Перфильева.  
(Фото ТАСС).

## С новыми силами за учебу

Мы, учащиеся железнодорожных школ (всего 72 человека), провели свои зимние каникулы в Верх-Нейвинском доме отдыха.

Там мы хорошо кушали, весело проводили время: ходили на лыжах, катались на санках, совершали прогулки.

Для нас была организована елка, которую мы встретили с большой радостью.

За хорошее обслуживание вы-

носим благодарность коллективу дома отдыха. За наше радостное и счастливое детство спасибо великому вождю народов Иосифу Виссарионовичу Сталину!

Теперь с новыми силами возьмемся за учебу.

**По поручению отдыхающих:**  
**Люба СТРИЖОВА, Маня ВЕТЛУГИНА, Инесса СИДОРОВА, Маргарита ЛУЧКИНА, Нина МАТЮНИНА и др.**

## Интересная встреча

На днях состоялась встреча учащихся Камышловского железнодорожного училища со знаменитым стахановцем депо Камышлов — бригадиром комплексной бригады орденоносцем С. Н. Солдатовым.

Тов. Солдатов рассказал ребятам о том, как он добился звания почетного железнодорожника и награды орденом «Знак почта», а также о работе своей бригады,

завоевавшей переходящее красное знамя.

После беседы между бригадиром и учащимися был заключен социалистический договор, по которому учащиеся обязались успешно учиться, а бригадир — регулярно проводить с ними технические беседы.

**Н. П. ПОСПЕЛОВ** — зав. учебной частью училища.

## ГОТОВЯТ ЗНАЧКИСТОВ ГСО

26 значкистов ГСО I ступени подготовила в школе № 56 в декабре медсестра Егоршинской поликлиники комсомолка тов. Т. Абакумова. Сейчас она ведет подготовку учащихся к Всесоюзным военно-физкультурным соревнованиям.

Кандидат в члены ВКП(б) тов. Макарова подготовила 10 значкистов ГСО в коллективе работников восстановительного поезда станции Егоршино. Большинство товарищей сдали нормы на «хорошо» и «отлично».

**Л. ЕФИМОВА.**

## ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР

Перед ним колонки цифр, страницы, отведенные цифрам, целые книги, заполненные цифрами. И он видит в них подлинную жизнь: движущиеся поезда, маячащие светотворы, ошнущенные от снега стрелки. Взглянув на расположение цифр, он безошибочно заключает, где, кто, как работает.

Годовой отчет составлен. Главный бухгалтер вынимает его из стола и перелистывает, задерживая указательный палец на отдельных цифрах.

— Сорок тысяч рублей... Экономия на зарплате. Достижение! Впервые столь ощутимая сумма...

Говорит он об этом, искренне довольный достигнутым успехом. Не безразличное отношение к цифре Сергею Андреевичу Прохорову особенно свойственно. Его волнует подсчитываемый итог, радуется результат, в котором прибыль, доход, экономия.

Но, скажут, этого еще мало, нужна действенная борьба за бережение средств, за активизацию

баланса. Да, тов. Прохоров, возглавляя бухгалтерию Нижне-Тагильского отделения движения, борется за сохранность и эффективность государственного рубля.

— Умейте разобраться в своих сметах и уложиться в них, — не раз говорил он хозяйственникам в докладах о финансовой дисциплине.

Счетным работникам подведомственных контор Сергей Андреевич всегда советовал следить за бережением копейки, чтобы не потерять рубля. Распорядителя кредитов, допустившего перерасход, он своевременно одергивал и предупреждал.

— Будете расточителем средств, заплатите своим карманом.

Начальник станции Верхняя по смете имел право нанять одну сторожку; для уборки помещений ему отпустились дополнительные средства. Но вот он нанял вторую. И только настойчивость главного бухгалтера заставила его подчиниться смете, не транжирить ассигнования.

Соблюдать финансовую дисциплину — это не только поучать, советовать, предупреждать. Иногда приходится бить. У бухгалтера для этого есть внушительное оружие — советский рубль; он бьет рублем.

Диспетчер тов. Балакин задержал пассажирский поезд № 67 на 20 минут. Главный бухгалтер узнал, убедился, что вина тов. Балакина неопровержима. Он пошел к начальнику отделения и настоял:

— Имеем законное основание за брак в работе удерживать из зарплата.

Два процента месячной зарплаты у диспетчера было удержано. Вторым раз этот же тов. Балакин по неосторожности задержал товарный поезд на 21 минуту — было удержано 10 процентов.

Твердую руку бухгалтера, умеющего хранить средства и добро железной дороги, не раз приходилось почувствовать кое-кому из кондукторов, привыкших терять часы, сумки, сигналы. Начальнику станции Вагонзавод тов. Воробанову за незаконное использование денег на сверхурочные работы пришлось отвечать по закону от 26 июня.

На станции Смычка была принята прогрессивная оплата некото-

рым бракоделам. Это выявили главный бухгалтер и инженер по труду. 50 тысяч рублей остались в государственной кассе.

И если Нижне-Тагильское отделение движения имеет ныне в общей сложности всего 14 тысяч рублей перерасхода против 188 тысяч в прошлом году, то в этом большая заслуга именно главного бухгалтера: он действительно стоял на страже социалистического рубля. И если бы не аварии, на которых потеряны 53 тысячи рублей, баланс отделения был бы активным.

Новый отчетный год сулит неоспоримые достижения в финансовой работе. В руках счетных работников такие средства борьбы с расхитителями денег и общественно-го добра, как Указы от 26 июня и 10 июля 1940 года, правительственные указания о возмещении рабочим убытка, причиненного производством. Наконец, многое для экономии средств может дать система хозяйственного расчета. Похвально, что тов. Прохоров начал осуществление такой идеи, как перевод на хозрасчет стрелочных постов отделения. Это укрепляет надежду, что в итоге нынешнего года он достигнет экономии.

**Л. ОГНЕВ.**

## Культипоход кузинских активистов

Выполняя обязательства по достойной встрече XVIII партконференции, домохозяйки Кузинского узла недавно совершили культпоход на раз'езд Меркитасиха. Бригада домохозяек во главе с тов. Золотовой (технической дистанции пути) прошла перегон Кузино — Меркитасиха пешком и обследовала состояние пути. Выявлено, что на перегоне нет ни одного стыка, полностью очищенного от снега. Бригада обнаружила одну лопнувшую накладку и 17 ослабших болтов. Обследовано 6 жилых зданий и 3 казармы. Фельдшер тов. Сарасс во время похода осмотрела на линии всех детей железнодорожников, провела 5 бесед на санитарные темы.

Вторая женская бригада проверила стрелочное хозяйство в Меркитасихе. Оказалось, что стрелки в хорошем состоянии, но будки стрелочников загрязнены. Домохозяйка тов. Искандарова сразу же организовала уборку в будках. Активистки тт. Масленникова, Смирнова, Белкина посетили в Меркитасихе школу и пекарню. Женщины побывали также в клубе, где для железнодорожников раз'езда и рабочих леспромхоза пропагандист политотдела тов. Третьякова сделала доклад о коммунистическом воспитании трудящихся и подготовке к XVIII партийной конференции. На собрании активистки Кузино взяли шефство над красным уголком, клубом и школой Меркитасихи.

После собрания состоялось выступление хора стариков под руководством тов. Пьянкова, приехавшего из Кузино.

Всего в бригаде, совершившей поход на раз'езд, участвовало 35 человек.

## ЗАДЕРЖИВАЮТ ПРОДВИЖЕНИЕ КОЛЬЦОВОК

Наш кольцевой маршрут, который идет с востока и предназначен под выгрузку на станцию Н. Тагил, последнее время на дороге имени Л. М. Кагановича направляют через Егоршино. И вот здесь, после того, как мы хорошо продвигаемся по Томской и Омской дорогам, нас задерживают по нескольку часов. Например, 2 января мы прибыли на станцию Егоршино в 17 часов 20 минут и простояли здесь 2 суток. Егоршинцы объяснили нам причину столь возмутительной стоянки маршрута тем, что, якобы, в Тагиле плохо организована выгрузка. Как бы то ни было, но это является грубым нарушением приказа наркома о движении кольцевых, и ссылки егоршинцев на «объективные» причины удовлетворить нас не могут.

Руководство дороги должно строго наказывать виновных и принять меры к тому, чтобы покончить с безобразным продвижением кольцевых маршрутов.

**СМИРНОВ** — поездной вагонный мастер 5 вагонного участка Томской дороги.

Ответственный редактор  
**В. К. ХАПУГИН.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции — 0-6, ответственный редактор — 1-61, зам. отв. редактора — 1-47, ответственный секретарь — 4-25, инструктора — 2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.