

ПУТЕВКА

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

№ 113 (2106) | Суббота, 15 ноября 1941 г. | Год издания 9-й | Цена 10 коп.

Железнодорожники! Вступайте в соревнование ведущих профессий.

Условия зимы требуют концентрированной воли, сил и организованности всех железнодорожников.

Соревнование железнодорожников ведущих профессий

ВСЕ СИЛЫ—НА ПРЕОДОЛЕНИЕ ЗИМНИХ ТРУДНОСТЕЙ

УСПЕХ СОСТАВИТЕЛЯ ЖВАКИНА

Известный на дороге составитель поездов Сергей Жвакин зимой прошлого года, умело преодолев зимние трудности, добился значительных успехов в работе. Используя опыт прошлого года, тов. Жвакин уже в первые дни нынешней зимы показал образцы высокой производительности труда.

В ночь с 12 на 13 ноября, несмотря на мороз, хорошо организовав свою работу, тов. Жвакин вдвое выполнил задание по формированию поездов. Кроме того, он способствовал быстрой разборке и своевременной передаче местного груза по районам.

Следуя примеру тов. Жвакина и соревнуясь с ним, составитель тов. Азанов полностью выполнил задание по передаче вагонов под выгрузку.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции Шарташ.

Вызов коллектива станции Смычка принимаем

Мы, рабочие и командиры станции Свердловск - сортировочная, работающие в смене диспетчера тов. Логинова, в ответ на указание партии и правительства об улучшении работы дороги, берем социалистические обязательства — при всех условиях обеспечить отличную работу станции, выполнять и перевыполнять нормы приема и отправления поездов.

У нас есть к этому все возможности. Несмотря на мороз, дежурный по горке тов. Козлов 13 ноября при формировании дал 75 процентов красновских поездов. Составитель тов. Овчинников применял в работе скоростные методы. Составитель четной системы тов. Фетисов, возглавляя соревнование в своем коллективе,

также выполнил свои обязательства.

Мы принимаем вызов смены диспетчера станции Смычка тов. Москалева за развертывание социалистического соревнования людей ведущих профессий, за выполнение и перевыполнение норм приема и отправления поездов. Будем работать по-боевому, по-военному, не взирая ни на какие зимние трудности. Будем применять скоростные станхановские методы при формировании поездов и продвигать их с кривоносскими скоростями.

ЛОГИНОВ — маневровый диспетчер станции, **КОЗЛОВ** — дежурный по горке, **ОЛИМПИЕВ** — дежурный по парку.

БЕЗ ЗАЛИВКИ БУК

Поездные вагонные мастера-лунинцы резерва Свердловск-пассажирская тт. Нохрин, Макаров, Гилев, вопреки зимним трудностям, водят поезда по графику без сплошной дополнительной заливки бук.

Работая по методу Лунина, они производят в пути следования мелкий ремонт вагонов, сохраняя государству сотни рублей. За время войны тов. Макаров сэкономил 50 килограммов смазки, тов. Нохрин — 82 и тов. Гилев — 120 килограммов.

С НУЛЕВОЙ УТЕЧКОЙ

Во всеоружии встретила зиму смена старшего смотрителя станции Кузино стахановца тов. Слизова.

12 ноября передовая смена, несмотря на морозную погоду, работала без брака. За дежурство смена отправила три поезда с нулевой утечкой из поездной магистрали и выдала гарантийные путевки. В это же дежурство отлично работали слесарь т. Мишуров и слесарь-автоматчик тов. Беляев.

В ПЕРВЫЕ МОРОЗНЫЕ ДНИ

СТ. НАДЕЖДИНСК. (По телеграфу). Зима вступила в свои права. В Надеждинске стоят крепкие морозы. Там, где к зиме подготовились не формально, а по существу, холода не отразились на движении поездов, на выполнении производственных показателей.

11, 12 и 13 ноября работники складов топлива узла обеспечивали бесперебойную подачу угля на паровозы, не допустили ни одного случая задержки поездов путейцы и вагонники. Отличные показатели вождения поездов в эти дни показали машинисты депо Надеждинск. Днем 11 ноября машинист т. Ильных, помощник тов. Суворов, кочегар т. Новожилов провели тяжеловесный поезд из Богословска в Надеждинск на 280 тонн больше нормы. В ночь на 12 ноября

машинист т. Трошев, помощник тов. Павлик, кочегар т. Терялова из Надеждинска в Богословск провели поезд, превышающий весовую норму.

В суровые, морозные дни самоотверженно работал составитель станции Надеждинский завод тов. Гагарин. Он сформировал все поезда значительно раньше срока. Все процессы — формирование, подача и уборка вагонов в ночь на 12 ноября были проведены на станции быстро и организованно.

Наряду с этим необходимо отметить, что первые морозы раз облачили болтунов и бездельников. 13 ноября машинист депо Надеждинск Шабалин бросил состав в пути следования, ссылаясь на то, что нехватит воды. Машинисты, подобные Шабалину, много рассуждали о подготовке к



На снимке: слесарь депо Свердловск-пассажирская Дмитрий Иванович ТРИФОНОВ, хорошо подготовившийся к работе в зимних условиях.

Фото В. Лежнина.

ЗИМОЙ РАБОТАТЬ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ЛЕТОМ

Организованно встретили наступление холодов железнодорожники станции Егоршино. Несмотря на сильный мороз, коллектив станции в эти дни успешно выполнил специальное задание. Значительно возросли погрузка и выгрузка. Вдвое сократился парк вагонов.

Четко, по-военному работают смены дежурных по станции тт. Алехина и Лялина. Большинство поездов они отправили точно по расписанию. Самоотверженно работают в эти дни составительские бригады тт. Свалова и Карелина. Все поезда они формируют значительно раньше времени. Отлично подготовилась к зиме младшая стрелочница тов. Воробьева.

Н. ГАЛАКТИОНОВ.

В ответ на призыв ВОЖДА

Доклад товарища Сталина на торжественном заседании Московского совета вызвал большой политический и производственный подъем среди работников станции Надеждинск и кондукторского резерва. Изучая доклад товарища Сталина, железнодорожники обязуются работать, не покладая рук, отдать все силы для победы над фашизмом.

На одной из коллективных читок доклада вождя в кондукторском резерве выступил главный кондуктор тов. Юферов. Он заявил:

— Каждое слово мудрого вождя вливает в нас новые силы, уверенность в победе над озверевшим врагом. Я с радостью откликаюсь на зов вождя, буду работать так, как этого требуют интересы отечественной войны. Каждый раз отправляясь в рейс, я буду заключать договор с диспетчерами и паровозными бригадами на четкое и быстрое продвижение маршрутов. В ноябре я подготовлю одного старшего кондуктора на главного.

Изучая доклад вождя, работники станции Надеждинск берут обязательства с новой силой развернуть социалистическое соревнование за ускоренное продвижение поездов. Составитель-стахановец тов. Курочкин объявил свою бригаду военным подразделением. Применяя скоростные методы работы, тов. Курочкин быстро и высококачественно формирует поезда. Стрелочники-стахановцы тт. Смыслова, Суковатских и Иванцова содержат стрелочное хозяйство в отличном состоянии. Они первыми получили аттестаты за отличную подготовку к зиме. Передовые стрелочники не испугались первых морозов. Они, как и летом, четко готовят маршруты поездам.

В ответ на призыв вождя — все подчинить интересам фронта и задачам организации разгрома врага, — коллектив станции обязался самоотверженно трудиться на своем посту, досрочно закончить план погрузки IV квартала, снизить простой вагонов ниже нормы, не допустить в зимнее время перебоев в движении поездов, отправлять поезда строго по графику.

Н. ГУЛЯЕВ — секретарь партбюро станции Надеждинск.

С ЗАДАНИЕМ ПО ВЫГРУЗКЕ СПРАВИЛИСЬ ПО-БОЕВУМУ

Коллектив работников станции Верхотурье дружно готовился к нынешней зиме. Передовые люди станции получили аттестаты отличников подготовки к работе зимой.

Наступили морозы. Верхотурские железнодорожники показали, что они и в этих условиях могут справиться с боевыми заданиями. Так, в ночь на 13 ноября при сильном морозе станционная смена полностью выполнила срочные разгрузочные работы. По инициативе начальника станции тов. Назарова железнодорожникам помогла группа женщин-активисток.

П. ЗАХАРОВ, С. САБАНЧЕЕВ.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 13 ноября)
В течение 13 ноября наши войска вели бои с противником на всех фронтах.

По уточненным данным за 11 ноября сбито не 25 немецких самолетов, как сообщалось ранее, а 36 немецких самолетов.

За 12 ноября уничтожено 20 немецких самолетов. Наши потери — 5 самолетов.

За 13 ноября под Москвой сбито 2 немецких самолета.

С 5 по 10 ноября в Баренцовом море нашими кораблями потоплены два транспорта противника общим водоизмещением 9000 тонн. В Балтийском море нашими кораблями потоплены три транспорта противника общим водоизмещением 13.000 тонн.

За 12 ноября нашей авиацией уничтожено 47 немецких танков, 11 танкеток и бронемашин, 300 автомашин с пехотой и военными грузами, 29 орудий разных калибров и до полка пехоты противника.

За два дня боевых действий авиацией Черноморского флота уничтожено 48 вражеских самолетов, 20 автомашин с пехотой противника и военными грузами, много повозок и несколько зенитных установок.

Танковая часть тов. Барышникова, действующая на одном из участков Ленинградского фронта, в течение месяца уничтожила 8 немецких танков, 48 противотан-

ковых орудий, 36 минометов, 12 станковых пулеметов и до батальона вражеской пехоты. Танкисты захватили 5 танков, 5 орудий, 8 пулеметов и другие трофеи.

Партизанские отряды Орловской области совершают смелые налеты на немецкие войска. Недавно бойцы партизанского отряда, где командиром тов. З., обстреляли роту немецких солдат, уничтожив не менее 20 фашистов. В районе Г. немцы устроили склад обмундирования. Партизаны проникли на территорию склада одновременно с нескольких сторон и забросали складские помещения бутылками с горючей жидкостью. Пожаром уничтожено большое количество различного обмундирования. В схватке с партизанами немцы потеряли убитыми и ранеными до 40 солдат. Этот же партизанский отряд 30 октября сжег в районе Д. большую партию лыж, доставленных немцами из Норвегии и Финляндии. Много хлопот причиняют фашистским захватчикам организованные в партизанских отрядах Орловской области специальные группы подрывников. Подрывники из партизанского отряда железнодорожников за несколько дней ноября взорвали 2 моста, 7 немецких автомашин с боеприпасами и организовали крушение поезда с фашистскими солдатами.

НАЛЕТЫ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТОВ НА КЕНИГСБЕРГ И РИГУ

12 ноября с. г. советские самолеты совершили налет на города Кенигсберг и Ригу. На военные

объекты этих городов сброшены зажигательные и фугасные бомбы. Отмечены взрывы и пожары.

НАЛЕТ НЕМЕЦКИХ САМОЛЕТОВ НА МОСКВУ

Днем 12 и в ночь на 13 ноября несколько немецких самолетов, проникших в район города, беспо-

рядочно сбросили фугасные бомбы на невоенные объекты. Есть жертвы.

Изобретение слесаря тов. Баранова

Рационализаторская сметка советских патриотов становится на службу Отечественной войне. Творческая мысль изобретателей работает над тем, чтобы принести больше пользы производству, следовательно, и фронту.

Недавно слесарь-стахановец паровозного депо Тюмень изобрел ручную свечу, необходимую сле-

сарям-автоматчикам при устранении утечки воздуха из магистрали. Раньше слесари пользовались громоздким факелом-фонарем.

Ручная свеча слесаря Баранова состоит из небольшой медной трубочки, в которую вставляется фитиль из концов. Эта свеча требует в 4—5 раз меньше керосина, удобна при пользовании.

ЛЮДИ НАШЕЙ ДОРОГИ

Хозяин поезда

Радостное волнение долго не покидало Александра Липухина. Он бережно держал в руках Почетную грамоту и уже в который раз перечитывал ее: «Кагановичский райком ВКП(б) и районным комитетом депутатов трудящихся награждают стахановца кондуктора станции Свердловск-пассажирская тов. А. Т. Липухина за боевое выполнение заданий фронта и первенство в предоктябрьском социалистическом соревновании».

Почетная грамота — высокая оценка труда. И получить ее теперь в условиях суровой Отечественной войны — большая честь.

Главный кондуктор коммунист Липухин самоотверженно трудится на своем посту. Когда бы его не вызвали в наряд, он, как боец Красной Армии, всегда готов выполнить любое задание.

Предстояла поездка. За два часа до отправления поезда Александр Липухин явился к наряднику. Он получил маршрут, уз-

нал, где стоит состав, проверил наличие и исправность сигналов.

Александр Липухин сократил время, положенное на прием поезда, на 10—15 минут. Принимая состав, он проверяет правильность формирования поезда, следит, чтобы не было коммерческого брака, списывает состав, помещает расстановку автоматических и ручных тормозов. При приеме документов в технической контроле он сличает свои записи с документами.

Все это делается согласованно, вместе со старшим кондуктором.

Когда все уже проверено и поезд готов, Липухин идет к дежурному по станции. Здесь он по селектору вызывает участкового диспетчера и докладывает ему.

— Поезд готов. Давайте, заключим социалистический договор на поездку. Обязуюсь без задержек провести состав.

Идя навстречу главному, дис-

петчер обещает предоставить поезде «зеленую улицу».

Александр Липухин занимает место в голове поезда на тормозной площадке вагона, стоящего близко от паровоза. Старший едет в хвосте поезда. В пути следования главный кондуктор, как подлинный хозяин поезда, бдительно следит за ходом состава, за сигналами.

Когда Липухин едет со сборным поездом, то еще с места отправления он получает от диспетчера план предстоящих маневровых работ. С этим планом он знакомит старшего кондуктора, паровозную бригаду. Чтобы не допустить задержек поезда, он предварительно выписывает номера вагонов, подлежащих отцепке на определенной станции. На остановке он вызывает дежурного соседней станции, сообщает ему о предстоящей отцепке вагонов. К приходу поезда дежурный заблаговременно приготавливает наряд. Кроме того, он информирует кондуктора о прицепке груза. На конечную станцию Липухин всегда аккуратно приводит поезд и сдает его без брака.

Липухин — молодой железно-

В ПОМОЩЬ МОЛОДЫМ МАШИНИСТАМ

Экономить „черное золото“

В условиях Отечественной войны паровозники должны не только водить поезда на кривоносских скоростях, но и максимально экономить топливо. Создать запасы угля на зиму — важнейшая задача паровозников.

Среди машинистов есть немало людей, которые по своей технической отсталости, неопытности не придают значения теплотехническим неисправностям, влияющим на перерасход топлива. А между тем только безукоризненное теплотехническое состояние паровоза является залогом успешной экономии топлива. Чтобы уметь бороться с причинами, порождающими пережоги, надо их знать, уметь устранять.

Разберем некоторые из этих причин.

УХОД ЗА ДЫМОВОЙ КОРОБКОЙ

Неплотность дверки дымовой коробки ухудшает процесс горения топлива в топке. Разряжение в дымовой коробке падает, следовательно тяга в топке становится слабее, топливо не успевает сгорать полностью, паробразование становится неустойчивым, а это ведет к преждевременным заброскам угля. Это может привести к завалам слоя топлива, а на углях с легкоплавкой золой — к шлакообразованию. Уход за дверкой дымовой коробки сводится к тому, чтобы она была хорошо закрыта на все кулачки, обязательно затянута центральным стержнем с помощью балки, имеющейся в дымовой коробке. Без крепления дверки на балку и центральный стержень, дверка даже при хорошем креплении кулачков подвергается прогибам при ее нагревании. Для того, чтобы не допускать поджога дверки, нужно иметь исправные заливательные приборы. Заливательная трубка в дымовой камере должна иметь достаточно отверстий и быть расположена правильно — отверстиями вниз и по направлению подожвы форсового конуса. Если отверстия расположены только вниз, то при пользовании прибором будет заливать только ту часть, которая ближе к дверке, а остальное останется не залитым, и, как следствие этого, ухудшение состояния кожухов, обгорания золыного листа.

В период зимы заливательные трубки часто замерзают и это одна из главных причин порчи дверок зимой особенно на паровозах, имеющих не вентильные, а пробковые заливательные приборы. Во избежание замораживания, нужно после заливки дымовой камеры продуть трубку паром. При пробковом приборе

нужно после заливки отобрать трубку около дымовой коробки и продуть. При этом нужно дать трубке уклон, чтобы при пропуске воды через пробку не заморозить ее. Ввод трубки в дымовую коробку нужно уплотнить кожухом из листового железа с прокладкой.

Дверка дымовой коробки, как известно, склепывается из 2-х листов. Очень часто при поджоге дверки или плохом пользовании заливательным прибором, обгорает нижняя кромка внутреннего листа дымовой коробки. По заклепочному шву создается неплотность. Через просверленные на наружном листе дверки отверстия для охлаждения, воздух, попадая между листами, проходит по неплотностям заклепочного шва в дымовую камеру. Это явление хуже, чем неплотность дверки, т. к. сечение отверстий в сумме больше, чем обычная неплотность дверок, допускаемая исключительно по вине бригад. Очень хорошо предохраняет дверку кирпичная кладка вместо отражательного листа дверки, сделанная на каркасе из полосового железа.

Плотность кожухов преимущественно достигается за счет набивки их, а не за счет прокладок под личины. Лучше всего набивку кожухов делать смесью чугуной или железной мелкой стружки с асбеститом или щебнем из огнеупорного кирпича с асбеститом. В крайнем случае вместо асбестита можно использовать огнеупорную глину. Нужно обмазывать трещины в набивке огнеупорной глиной, для чего на паровозе необходимо иметь запас этой глины.

Искроудержательные приборы должны быть укреплены так, чтобы отверстия в верхней части дымовой коробки, предназначенные для этой цели, хорошо были закрыты. Это достигается постановкой крючков для привязывания сеток. На выходящий наружу конец крючка навертывается гайка.

ФОРСОВЫЙ КОНУС

Форсовым конусом обеспечивается тяга в топке и если конус установлен не по оси дымовой трубы, то нормального горения в топке, а следовательно, и экономии топлива не достичь.

Форсовый конус так же, как и любая деталь паровоза, требует ухода. Как известно, конус крепится помимо фланцевых соединений еще на поперечные балки. Некоторые машинисты не придают значения креплению этих балок к дымовой коробке. Ослабление балок ведет к тому, что форсовый конус при движении паровоза колеблется и его ось сме-

щается с осью дымовой трубы. Последнее приводит к ухудшению парообразования и излишнему расходу топлива. Во избежание этого нужно серьезно относиться к креплению балок. Некоторые бригады прибегают к самовольной смене насадок конусов и по своей неопытности ухудшают положение. Насадка конуса должна плотно прилегать к поверхности конуса, а отверстия насадки с нижней плоскости должны по диаметру соответствовать диаметру отверстий в конусе.

Несоблюдение первого условия ведет к тому, что пар, вылетая из машины по неплотности насадки, имеет возможность перетекания в другую полость конуса, ухудшая тягу, т. к. создается сопротивление выхлопу.

Несоблюдение второго условия ведет к завихриванию пара в конусе. Пар при вылете ударяется в образующуюся полочку и завихривается, создавая сопротивление, ухудшая тягу. Поэтому при промывочном ремонте нужно тщательно проверить постановку насадок конуса.

ПРОДУВКА ТРУБ

Сажа — враг теплопередачи. Она в 500 раз хуже проводит тепло, чем железо. Борьба с сажей есть первейшая задача паровозников для достижения экономии топлива. Задача продувки труб сводится к удалению слоя сажи с внутренней поверхности труб. Существующий прибор для продувки труб вполне обеспечивает содержание их в чистоте при правильном пользовании.

Перед продувкой труб нужно тщательно очистить дымовую коробку от изгари, особенно около решеток. После этого при небольшом уровне воды в котле открыть полностью вентиль теплой промывки и, поверачивая прибор за рукоятку, медленно перемещая ее в течение 1—2 минут, произвести продувку труб.

Продувку труб нужно делать, как в основном, так и в обратном депо.

На промывке нужно требовать тщательной очистки стенок и потолка огневой коробки от сажи. Необходимо также очищать концы элементов в жаровых трубах, т. к. в процессе работы на них образуются наросты шлака.

УХОД ЗА КОТЛОМ

Чистота котла от накипи — одно из основных условий для достижения экономии топлива. Котел — сердце паровоза, поэтому ему должно быть уделено максимум внимания.

Правильное применение антيناкипина и регулярные продувки — вот те пути, которые обеспечивают чистоту котла. Особенно хорошее влияние на чистоту котла имеют продувки на ходу. При стоянках на станциях нужно кратковременным открытием продувных кранов выдувать осевший при стоянке шлам. Чем чище вода в котле, тем лучше парообразование.

Ошибочно было бы думать, что только соблюдение изложенных условий обеспечит максимальную экономию топлива без соблюдения правил ведения поездов, ухода за паровозом, отопления паровоза. Экономить топливо можно только на исправном паровозе при умелом использовании топлива.

Наша задача ввести теплотехническую культуру на паровозе. Объявим беспощадную борьбу с накипью, сажей, утечкам пара и на основе этого добьемся максимальной экономии топлива.

Паровозники! Боритесь за внедрение теплотехнической культуры на паровозах. Каждый сэкономленный килограмм топлива — удар по вражескому коричневому чудовищу — фашизму.

НЕСТЕРОВ — машинист-инструктор по теплотехнике.

Ответственный редактор
В. К. ХАПУГИН.