

ПУТЕВКА

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

№ 67 (2198) | Суббота, 16 мая 1942 г. | Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Больше внимания местному грузу

За время войны, когда основные производительные силы страны были перемещены с Запада на Восток, Урал, в Сибирь и другие тыловые районы, во многом изменилась значимость и грузооборот магистралей тыла.

Стала напряженной, ответственной и работа нашей дороги — одной из главных магистралей Урала. Расширилась сеть клиентуры за счет новых индустриальных предприятий, возросла, в связи с этим, работа с местным грузом.

Перед коллективом железнодорожников возникли новые задачи в планировании, диспетчерском командовании, в организации движения по развозу местных грузов. Нужно было бесперебойно обеспечивать заводы металлом, рудой, флюсами, огнеупорами, лесом, электростанции — углем и т. д.

Слабо справляется наша дорога с этими возросшими требованиями местной работы. Руководители служб движения и отделений не отдают преимущества формированию и продвижению вагоноточков с местным грузом. Как правило, на отделениях нарушается специализация местных поездов. Нарушаются планы внутридорожной регулировки, не выдерживаются сроки подачи грузов к фронтам выгрузки.

Нет ничего похожего на ту циркуляцию внутридорожных вагоноточков, какая должна быть именно сейчас, когда все заводы включились во всеобщее социалистическое соревнование и требуют ускоренного подвоза сырьевых материалов.

Ряд промышленных предприятий в большой претензии за нашу задолженность. И это в то время, когда дорога имеет несколько тысяч вагонов местного груза, которого ждут клиенты.

Развоз местного груза — наша боевая задача

Ускоренная доставка сырья
и топлива предприятиям

Боевой дежурный по станции Гороблагодатская тов. Куликов организовал развоз местного груза по ступенчатому графику. Этим он ускорил доставку сырья и топлива многим предприятиям Урала, работающим на оборону родины.

На станцию прибыли угольные кольцовки, которые предстояло развезти по ступенчатому графику. Договорившись с машинистом электровоза тов. Вотяковым, тов. Куликов сформировал для него маршрут из трех угольных кольцовок. Узловой диспетчер тов. Балакин, работая в сотрудничестве с тов. Куликовым, обеспечил четкое продвижение маршрута и бы-

стрее всего организованы передачи на Тагильском и Свердловском отделениях. Последнее находится в очень тяжелых условиях от перенасыщенности рабочего парка, чем в значительной степени парализована работа отделения. Прибывающие под выгрузку 700—900 вагонов местного груза теряются во многих тысячах вагонов, которыми забиты пути Сортировочной, Шарташ, Свердловск - пассажирской. Только к концу суток здесь удаётся сделать выборку нужного груза и подать вагоны к фронтам выгрузки с большим опозданием.

Свердловское отделение — решающее на дороге. На его долю приходится больше 40 процентов всего парка. Это обязывает руководителей дороги и службы движения повседневно заниматься работой Свердловского отделения, а в эти дни практически помочь в его расширении.

Завтра на всей дороге все силы и средства будут мобилизованы на развоз, передачу и выгрузку местного груза с целью максимальной разгрузки узлов и станций от его излишков и освобождения порожняка. Выехавшие с этой целью на отделения и станции командиры управления дороги должны будут оказать на местах большую организационную и техническую помощь в этом большом государственном деле. Нужно развернуть массовое соревнование всех работников, связанных с местным грузом, наладить хорошую дружбу и четкую связь с транспортными цехами клиентуры. Нужно также повысить ответственность дежурных по отделениям за организацию движения местных вагоноточков.

Улучшение местной работы дороги — важнейшая задача и ее нужно решить сейчас же.

ПОЕЗД ГОТОВ, НО НЕ ОТПРАВЛЕН

Развоз местного груза — наша боевая задача. Однако груз, идущий в адрес заводов, по несколько суток простаивает на станциях Свердловского отделения.

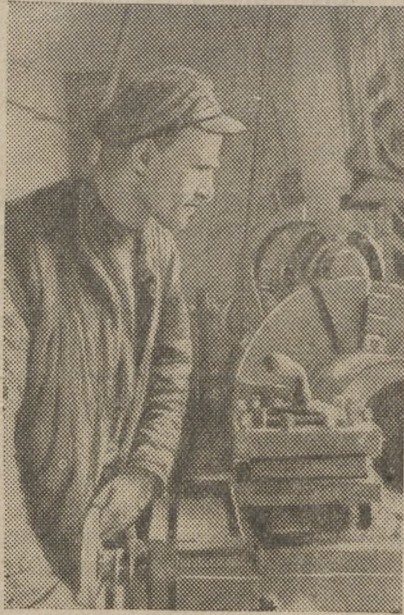
Работники станции Шарташ, в частности, маневровые диспетчеры тт. Семейкин и Лушков, стремясь во время обработки местного груза, проявили ценную инициативу. Как только на станцию прибывают поезда, маневровые диспетчеры выбирают местный груз и формируют его в отдельные составы. Однако в отделении и готовые поезда не продвигаются к фронтам выгрузки. Так бы-

ло, например, с поездом № 903, сформированным 12 мая из местного груза для станций Хромник, Ревда, Подволошная и Шувалкиш. Несмотря на неоднократные просьбы принять состав с местным грузом, поезд № 903 простоял на ст. Шарташ трое суток. Руководство Свердловского отделения должно коренным образом изменить свое отношение к развозу местного груза и своевременно обеспечить подачу сырья и топлива к оборонным заводам.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции Шарташ.

Ширятся ряды последователей Куликова

Вслед за сменой Ченцова в соревнование за скоростную обработку поездов вступают смены Галкина и Сулоева



Иван Павлович ТАРАКАНОВ — токарь Тагильского паровозного депо работает по-стахановски, дает ежедневно по три и более нормы.

Фото В. Лежнина.

Поезда отправляются по графику

Успех коллектива
железнодорожников
станции Тавда

Железнодорожники станции Тавда, готовясь к переходу на летний график движения поездов, добились значительных результатов в улучшении работы. Проведена общественная проверка состояния стрелочного хозяйства, эстакады воздушной магистрали, маневрового паровоза.

Итоги проверки обсуждены на совещании командиров и стахановцев. Недостатки, вскрытые проверкой, устранены. На совещании железнодорожников с клиентурой намечены мероприятия по ускорению погрузки и выгрузки.

Среди дежурных по станции, составителей развернулось соревнование за освоение опыта дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова по скоростной обработке поездов. В результате всего этого станция улучшила свою работу. Задание по погрузке за первые 10 дней мая выполнено на 108 проц., по выгрузке — на 137 проц., простой вагонов снижен по сравнению с апрелем на 14 часов, все поезда отправлены точно по графику.

Впереди в соревновании идет смена дежурного по станции тов. Сулоева. Декадное задание по погрузке она выполнила на 113 процентов и по выгрузке — на 156 проц.

Составитель тов. Ермолаев, работая скоростными методами, ежедневно выполняют задания по формированию поездов на 150 проц., стрелочницы тт. Матушкина, Тинякова, Кудрявцева и Ермакова содержат свои стрелки в отличном состоянии, быстро и правильно приготавливают маршруты, обеспечивая отправление поездов по расписанию.

В. КУЗЬМИН — секретарь партийной организации.

У ВОСТОЧНЫХ ВОРОТ НАШЕЙ ДОРОГИ

Станция Вагай — это ворота нашей дороги со стороны Востока. Они должны быть всегда открыты идущим на Запад воинским поездам. А это значит организовать работу на стыковой станции так, чтобы максимально увеличить ее пропускную способность, обрабатывать поезда скоростными методами, держать приемо-отправочные пути всегда свободными. Именно так организует поездную работу молодой дежурный по станции, последователь тов. Куликова Дмитрий Галкин. Его смена систематически выполняет нормы приема и сдачи поездов на Омскую дорогу. В отдельные дни смена тов. Галкина значительно перевыполняет эти нормы.

Днем 9 мая смена Дмитрия Галкина вступала на очередное дежурство. Командир смены на основании плана предстоящих работ давал четкие указания.

Товарищ Лобанов, обратившись Галкин к составителю. — На 4-м пути стоит готовый к отправлению сборный состав. На этом же пути формируйте поезд из оренбургского груза.

Лобанов отправился на пути. Технический контроллер т. Яковлева быстро разметила оренбургский груз и вручила наряд составителю. Через 40 минут был готов еще один поезд.

На подходе к станции сдвоенная угольная кольцовка.

Обработать скоростными методами. Такое указание дается всей смене. Стрелочник тов. Казаринов приготовил маршрут. Мощный паровоз машиниста-тяжеловесника тов. Платонова выехал на контрольный пост. Старший осмотрищик тов. Миклушин со своей сменой вышел к поезду. На чеку был главный кондуктор, поездной вагонный мастер, списчик, коммерческий контроллер. Все они встречают поезд сохodu. За 18 минут смен паровоз, произведен технический осмотр, списан состав с натурлы и проверен по документам, главный принял поезд. Проводив этот поезд, Дмитрий Галкин готовится к следующему.

Скоростной рейс

Железнодорожники нашей дороги развезутывают соревнование за образцовое выполнение первомайского приказа Наркома Обороны товарища Сталина, борются за быстрое продвижение поездов к фронту.

13 мая отправился в далекий рейс особо важный маршрут. По Свердловскому узлу поезд прошел за 40 минут. На конечный пункт дороги маршрут прибыл на час раньше заданного срока. Поезд вел машинист тов. Пестовский с помощником тов. Новоселовым.

Скоростному продвижению поезда способствовали военный диспетчер тов. Моргун и диспетчеры узла и участка тт. Шапов и Смирнов, дежурный по депо тов. Яковлев, сумевший экипировать паровоз на 30 минут ранее установленного времени, дежурный по станции тов. Кусков, отправивший поезд на соседнюю дорогу через 20 минут после его прибытия на станцию Дружинино.

Так могут и должны работать все железнодорожники — обрабатывать поезда скоростными методами и продвигать их точно по графику.

К. КАПРАНОВ.

Майский план выполнен

ТЮМЕНЬ. (По телефону). Включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, коллектив Тюменского вагонного депо добивается новых производственных успехов. Майский план по капитальному ремонту вагонов выполнен 14 мая.

Токарь-стахановец тов. Тепнин ежедневно дает по 5—7 норм в смену. За первую декаду мая он выполнил задание на 738 процентов. Токарь тов. Иночкин, соревнуясь с токарем тов. Тепниным, декадное задание выполнил на 656 процентов. Слесари тт. Николаева и Золотов дают по 3—4 нормы в смену. Они еще в начале апреля выполнили годовые нормы. К 30 июля обязались дать по две годовых нормы каждый.

Стахановец-плотник тов. Стрельников ежедневно работает за четверых, кровельщик тов. Мелкобродов и маляр т. Ермакова — за троих каждый. По 2,5 нормы в смену дает электросварщик тов. Кузахман, слесарь Кудрявцева и токарь Прудяев.

И. ЩЕРБАКОВ — инструктор Тюменского политотдела.

А. КОБЕЦ.

