

ПУТЕВКА

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

№ 72 (2203) Четверг, 28 мая 1942 г. Год издания 9-й ЦЕНА 10 КОП.

Товарищи железнодорожники!
Вступайте во Всесоюзное социалистическое соревнование, боритесь за знамя Государственного Комитета Обороны.

Первые дни работы по новому графику

График—универсальный показатель работы железнодорожного транспорта, он определяет собой качество работы всей дороги за каждые сутки.

Первые дни работы на новом расписании показали, что там, где подготовкой занимались серьезно, по-партийному, где ответственность за график довели до сознания каждого железнодорожника, там в первые же дни достигли значительных успехов. С такой подготовкой вступил, например, коллектив Егоршинского отделения. За первые же шесть часов работы 25 мая на отделении было отправлено и проследовало 100 процентов поездов по расписанию, при чем перевыполнена участковая и техническая скорость. Отлично работали участковые диспетчеры тт. Корнилов и Вяткина.

Хорошо отправляли и продвигали поезда работники Камышловского отделения. Они достигли тех же показателей, что и егоршинцы.

Но это только достижения отдельных коллективов. Результаты первых дней показали, что на дороге значительно улучшилась графиковая работа по сравнению с тем, что было до 25 мая, однако, пока еще не достигнута поставленная цель.

Отправление поездов по расписанию в эти дни не превышает 80 проц. и еще хуже с проследованием. Этот измеритель немного выше 50 проц. Кроме того систематически не выполняется норма участковой скорости.

Хуже всех выполняется график на Свердловском отделении (начальник тов. Корецкий, начальник политотдела тов. Лапиков). К началу работы по новому расписанию здесь был завышен в полтора раза рабочий парк.

Введение нового графика мало чем изменило существующее положение на отделении, хотя имелись в полной готовности все материальные и технические средства. Повторились те же срывы и отмены поездов по негодности составов, из-за отсутствия кондукторских бригад и невыдачи паровозов.

Много поездов было отправлено с опозданием на 6, 7, 10 минут просто из-за нерасторопности людей. В результате в первый же день на отделении отправлен по графику лишь 51 процент всех поездов и проследовало всего 31 проц.

Мешает укоренившаяся у людей привычка работать без графика,— объясняет тов. Корецкий. Это, безусловно, верно. Но кто, как не руководители отделения и политотдела виноваты в том, что за подготовительный период не привили людям привычку—работать только по графику, чувствовать ответственность за каждый отправленный поезд?

На отделении были допущены ошибки в расстановке людей. Все руководители оказались на Свердловском узле и порой дублировались, мешали друг другу, а вот на Сортировочной—этой фабрике формирования поездов, не оказалось никого.

Сейчас все коллективы дороги включились во Всесоюзное социалистическое соревнование железнодорожников. Это мощное средство в достижении производственных задач руководители, партийные и профсоюзные организации, все железнодорожники должны в первую очередь направить на борьбу за график.

График—основа работы транспорта

Боевое содружество движенцев и паровозников

Дежурный по Тюменскому отделению тов. Андреев, соревнуясь с дежурными по станции, машинистами, кондукторами и вагонными мастерами, продвигает поезда точно по графику

Отличное дежурство смены тов. Андреева

Дежурный по Тюменскому отделению тов. Андреев в свое первое дежурство по летнему графику организовал комплексное социалистическое соревнование на одну смену с работниками линейных станций, машинистами, кондукторами и поездными вагонными мастерами. Смена сдала на Омскую дорогу все поезда точно по расписанию. По графику отправлено 94,8 процента поездов. Принято с Омской на один поезд больше нормы.

Смена дежурного по станции Вагай тов. Фомина отправила все поезда по расписанию.

По-боевому работали в этот день паровозники. Средняя техническая скорость поездов перевыполнена на 4,5 километра в час. Проведено 13 тяжеловесных поездов, сверх нормы перевезено 12210 тонн грузов. Машинисты нагнали в пути следования 19 часов 33 ми-

нуты. Простой паровозов в оборотных депо сокращен вдвое. Машинист тов. Козлов обернул свой локомотив за полтора часа при норме в 4 часа, машинист тов. Котельников— за 1 час 20 минут.

Машинист Михаил Жебутинский провел тяжеловесный поезд, доставив его на станцию Вагай на 2 часа 46 минут раньше расписания. По этому же маршруту т. Ческидов провел поезд на 2 ч. 38 м. раньше графика. Машинист тов. Маклаков провел сдвоенный угольный маршрут весом в 4100 тонн, перевыполнил техническую скорость на 2 километра в час. Машинист тов. Козлов провел тяжеловесный поезд из Вагай в Тюмень с перевыполнением технической скорости на 9 километров в час.

И. ЩЕРБАКОВ.

Угольщики работают по-фронтальному

С введением нового графика коллектив работников склада топлива Свердловск-пассажирская наладил быструю экипировку паровозов. Все бригады соревнуются между собой на скоростную подачу угля.

Впереди в соревновании идет бригада тов. Пургина. Податчики угля тт. Айдагуллов, Бадамшин, Киров и Белоногов заранее сгребают уголь в кучи, чтобы с приходом паровоза под экипировку паровой кран не простаивал ни минуты.

Подходит паровоз. Машинист крана тов. Сярябин пускает свой

агрегат в действие. Через несколько минут тендер заполнен углем. Так же быстро подаются на локомотив изгарь, шлакоотсев, дрова.

Бригада вдвое и втрое сократила время экипировки паровоза. 25 мая на один паровоз уголь был подан за 8 минут вместо 24 по норме. 26 мая паровоз серии ИС получил 10 тонн угля за 9 минут вместо получаса по норме.

Боевая работа угольщиков обеспечивает быструю подачу паровозов к поездам и отправление их точно по графику.

Работать лучше, организованнее

Свердловск-пассажирская—важнейшая станция нашей дороги. Ежедневно здесь проходят десятки пассажирских, товарных и пригородных поездов. От бесперебойного движения их по нашей станции во многом зависит работа по графику Свердловского отделения и всей дороги.

Опыт дежурного по станции Гороблагодатская тов. Куликова по скоростной обработке поездов заставил нас пересмотреть свою работу, вдумчиво подойти к организации движения поездов.

Я, как дежурный по станции, поставил перед своей сменой задачу изжить брак и аварии, отправлять поезда точно по графику, обеспечивать своевременный развоз местного груза и нулевой остаток вагонов под выгрузкой.

В основу борьбы за безаварийность я взял проверку выполнения своих распоряжений. Только проверив через старшего стрелочника свободен ли путь, я даю распоряжение о приготовлении

маршрута для приема поезда. Старшие стрелочники тт. Боровых, Павлова, Ильиных, Истомина и другие строго следят за точным выполнением Правил технической эксплуатации. В результате этого в апреле и мае моя смена не допустила ни одного случая брака.

Перенимая опыт тов. Куликова, смена отправила в апреле и первой декаде мая все пассажирские и пригородные поезда по расписанию. Выбились из графика только два пригородных поезда.

Дежурный по путям тов. Ржанников, составители тт. Коромыслов, Ширинкин и Григорьев обеспечивают быструю обработку поездов. Хорошо работают осматриватели вагонов смен тт. Ворожцова и Лихачева. Осматривая составы быстрее установленного времени, они отправляют поезда без задержек.



Токарь-стахановец депо Свердловск-пассажирская тов. ТРОИЦКИЙ, включившись в соревнование железнодорожников, систематически перевыполняет норму.

Диспетчеры 100-процентники

Передовые диспетчеры нашего отделения по-большевистски борются за график. Диспетчеры-стахановцы тт. Наумов, Денисов, командующие движением поездов на участке Тюмень—Вагай, обеспечивают отправление всех поездов по расписанию.

Начиная с 16 мая, тт. Наумов и Денисов каждое свое дежурство заканчивают выполнением всех измерителей.

Среди диспетчеров, работающих на Поклевском направлении, первенство держит тов. Неверова. Она достигла постоянного отправления поездов по графику.

И. ХУХЛОВ — начальник Тюменского отделения движения.

Вызов тов. Фетисова принят

320 процентов к норме

В ответ на призыв московских железнодорожников на станции Свердловск-сортировочная с новой силой развернулось соревнование составителей-скоростников.

Днем 26 мая составитель тов. Фетисов, слаженно работая с дежурным по горке тов. Устюжаниным, выполнил задание на 270 процентов, затратив на формирование каждого состава 15 минут вместо часа по норме. Он вызвал на соревнование составителя тов. Елисеева.

Вызов был принят. Работая в затрудненных условиях парка, тов. Елисеев в ночь на 27 мая с помощью дежурного по горке тов. Будина установил небывалый на дороге рекорд скорости формирования поездов. Он выполнил задание на 320 процентов, сократив время формирования состава до 14,5 минут.

По-боевому включились во всеобщее соревнование за лучшую смену на сети маневровые диспетчеры и дежурные по станции. 26 мая смена тов. Логинова отправила все поезда точно по расписанию. С исключительной четкостью работали дежурные по станции тт. Мочалов и Польш, отправляя поезда по новому графику.

За четкую и слаженную работу, отправление поездов по графику руководство станции объявило благодарность тт. Логинову, Мочалову, Польш, Елисееву, Фетисову и Устюжанину.

ЭКОНОМИТЬ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Поездные мастера резерва станции Свердловск-пассажирская включились в соревнование на достойную встречу Дня железнодорожника. Готовясь к первому рейсу поезда № 45-46 Свердловск—Москва, поездные мастера решили отказаться от применения излишки буре консистентной смазки, на приготвление которой идет остродефицитный солидол, технический вазелин. Поездные мастера решили работать на простой смазке и дать максимум экономии.

В своем выступлении передовые мастера тт. Рубан, Суворков, Газдовский и другие заявили, что они докажут на практике всю несостоятельность «теории» о том, что якобы пассажирские поезда дальнего следования нельзя водить на простой смазке. Они объявили, что поезда без задержки и отцепки вагонов по графику буре.

Поездные мастера станции Свердловск-пассажирская в истекшую зиму 1941—42 года уже дали экономии солидола 640 килограммов и технического вазелина 500 килограммов.

Н. ЛОПУХОВ — старший инженер буксосмазочного хозяйства вагонной службы.

КЛЕЩЕВНИКОВ — дежурный по станции.

