

ПУТЕВКА

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

№ 11 (2305) | Четверг, 28 января 1943 г. | Год издания 10-й | Цена 15 коп.

Прием Председателем Совета Народных Комиссаров СССР тов. И. В. Сталиным посла США г-на В. Стэндли и Поверенного в делах Великобритании г-на Баггалея

26 января вечером в Кремле Председатель Советов Народных Комиссаров СССР товарищ И. В. Сталин в присутствии Народного Комиссара Иностранных Дел товарища В. М. Молотова принял посла США в СССР г. В. Стэндли и Поверенного в делах Великобритании г. Л. Баггалея.

Смелее наступать на зимние трудности

С наступлением метелей и морозов дорога резко ухудшилась. Суровая погода особенно сказалась на работе паровозников, по вине которых страдает сейчас поездное положение.

Во второй половине января значительно снизилось отправление поездов по расписанию, большое ухудшение и в проследовании.

Все случаи брака, какие только бывают у паровозников — порчи машин, вывод поездов по частям, остановки по нагону пара, бросание составов на перегоне и др., стали в эти дни массовым явлением. Особенно этим отличилось депо Свердловск-Сортировочная (начальник т. Бондарь).

Последнее время здесь творится хаос в организации всей ремонтной и поездной работы. Депо ежедневно недодает по несколько паровозов, чем срывает отправление поездов. Сразу же первым спутником плохой организации труда явилась обезличка — первейший враг на транспорте, особенно, у паровозников. Многие машинисты уже потеряли счет количеству смененных паровозов. Что ни поездка — новый локомотив. В результате — исключительно большой рост межпоездного ремонта. Редкий локомотив возвращается в депо в исправном состоянии.

В ночь на 26 января на перегоне Решеты — Флюс машинист Тамашуковский расплавил контрольные пробки и потушил паровоз. Самый, что ни на есть позорнейший случай брака. Этого же числа бросил состав на перегоне машинист Никулин — нехватило пара. Здесь немало людей, которые плохую работу оправдывают большими морозами, недоброкачественным углем.

Действительно ли в этом причина? Морозы ли виноваты?

Практика работы этих дней показала, что нет. Почему, например, машинисты этого же депо Дубинин и Морозов при равных условиях ведут поезд по графику, не портят паровозы и не останавливаются на перегоне по нагону пара? А ведь уральские морозы одинаково неприятны и для них.

Почему, наконец, коллектив паровозного депо Свердловск-Пассажирская хорошо преодолевает трудности зимы, бесперебойно выдает паровозы, без брака водит поезд? Только потому, что здесь сумели противопоставить стихии организованность и дисциплину.

Дело, как видно, нехитрое, но непостижимым оказалось для паровозников Сортировки.

Плохо справляются со снежными заносами путевцы. Из-за несвоевременной очистки путей произошли серьезные сбои в движении поездов. Например, на станционных путях Сортировки 26 января, занесенный снегом состав, простоял 4 часа.

По этой причине немало остановок и на перегонах.

Не впервые железнодорожникам Урала встречается с трудностями зимы. Никогда не были страшны морозы тем коллективам, которые подготовлены к ним, умеют противопоставить суровой погоде стойкость, организованность и дисциплину, как это делают сейчас свердловские паровозники, гороблаготатские вагонники, как организуют работу диспетчеры Еремин, Динцен, Саутин и другие. Именно так должны работать сейчас все предприятия дороги, все железнодорожники. Только такая работа есть настоящая помощь фронту!

П Р И К А З

Верховного Главнокомандующего по войскам Юго-Западного, Южного, Донского, Северо-Кавказского, Воронежского, Калининского, Волховского и Ленинградского фронтов

В результате двухмесячных наступательных боев Красная Армия прорвала на широком фронте оборону немецко-фашистских войск, разбила 102 дивизии противника, захватила более 200 тысяч пленных, 13 тысяч орудий и много другой техники и продвинулась вперед до 400 километров. Наши войска одержали серьезную победу. Наступление наших войск продолжается.

Поздравляю бойцов, командиров и политработников Юго-западного, Южного, Донского, Северо-Кавказского, Воронежского, Калининско-

го, Волховского, Ленинградского фронтов с победой над немецко-фашистскими захватчиками и их союзниками — румынами, итальянцами и венграми под Сталинградом, на Дону, на Северном Кавказе, под Воронежем, в районе Великих Лук, южнее Ладожского озера.

Объявляю благодарность командованию и доблестным войскам, разгромившим гитлеровские армии на подступах Сталинграда, прорвавшим блокаду Ленинграда и освободившим от немецких оккупантов города — Кантемировка, Беловодск, Морозовский, Миллерово,

Старобельск, Котельниково, Зимовники, Элиста, Сальск, Моздок, Нальчик, Минеральные воды, Пятигорск, Ставрополь, Армавир, Валуйки, Россошь, Острогожск, Великие Луки, Шлиссельбург, Воронеж и многие другие города и тысячи населенных пунктов.

Вперед, за разгром немецких оккупантов и изгнание их из пределов нашей Родины!

Верховный Главнокомандующий
И. СТАЛИН.

Москва, Кремль,
25 января 1943 года.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

Наши войска в основном закончили ликвидацию немецко-фашистских войск, окруженных в районе Сталинграда

Войска Донского фронта, продолжая наступление против немецко-фашистских войск, окруженных в районе Сталинграда, после ожесточенных боев, преодолев многочисленные мощные укрепления противника, закончили в основном ликвидацию окруженной группировки.

В дополнение к ранее опубликованным данным, в ходе боев с 17 по 26 января наши войска заняли важные укрепленные узлы обороны: ПЕСЧАНКА, КУПОРОСНОЕ, совхоз «ГОРНАЯ ПОЛЯНА», БОЛЬШАЯ РОССОШКА, хутор ГОНЧАР, подсобное хозяйство ОРЛОВКА, ГОРОДИЩЕ, КУЗЬМИЧИ, совхоз «ОПЫТНОЕ ПОЛЕ», хутор БОРОДИН, ШИШЛЯНИН, НОВАЯ НАДЕЖДА, УВАРОВКА, АЛЕКСАНДРОВКА, КАМЕННЫЙ БУЕРАК, СТАЛИНГРАДСКИЙ, ОПЫТНАЯ СТАНЦИЯ, СТУДЕНАЯ ЯБЛОНОВКА, АЛЕКСЕЕВКА, ВЕРХНЯЯ ЕЛЬШАНКА, НИЖНЯЯ ЕЛЬШАНКА, СТАРО-ДУБОВКА, ЗЕЛЕНАЯ ПОЛЯНА, ПОЛЯКОВКА, ЛЕСО-ПОСАДОЧКАЯ, КУЛЬСТАН и железнодорожные станции и разъезды ВОРОПОНОВО, ЕЛЬШАНКА, ДРЕВНИЙ ВАЛ, КОННЫЙ, РАЗГУЛЯЕВКА, ГУМРАК, САДОВАЯ.

Кроме того, за это же время наши артиллерийские, минометные и саперные части разрушили 620 укрепленных узлов и блиндажей, 40 прочно оборудованных наблюдательных пунктов, уничтожили и подавили 220 артиллерийских и минометных батарей противника.

Очищена от противника территория площадью 835 квадратных километров.

Всего с начала генеральной атаки против окруженных под Сталинградом немецко-фашистских

войск с 10 по 26 января наши войска заняли 60 сильно укрепленных и превращенных немцами в узлы обороны населенных пунктов, 9 железнодорожных станций, разрушили 2146 ДОТ'ов и блиндажей, 115 прочно оборудованных наблюдательных пунктов, уничтожили и подавили 537 артиллерийских и минометных батарей противника.

Очищена от противника территория площадью 1400 квадратных километров.

Освобождены для сквозного движения железные дороги Сталинград—Поворино, Сталинград—Тацинская, Сталинград—Сальск.

За время генеральной атаки против окруженных частей противника наши войска захватили в плен 28 тысяч и уничтожили более 40 тысяч немецких солдат и офицеров.

Остались еще из ликвидированными две разрозненные и изолированные друг от друга небольшие группы противника общей численностью не более 12 тысяч человек, из коих одна группа находится севернее Сталинграда и другая ближе к центральной части Сталинграда. Обе эти группы противника окружены и ликвидация их — вопрос 2—3 дней.

За это же время, по предварительным данным, нашими войсками ВЗЯТЫ следующие трофеи: самолетов—523, танков—1.297, орудий разного калибра—2.978, минометов—904, пулеметов—4.870, винтовок—45.000, автомашин—49.000, мотоциклов—4.660, тягачей и транспортеров—229, повозок с военным имуществом—4.570, радиостанций—170, бронепоездов—3, паровозов—42, вагонов—230, складов с боеприпасами

и вооружением—160 и много другого военного имущества.

УНИЧТОЖЕНО: самолетов—132, танков—290, орудий разного калибра—315, пулеметов—950, автомашин—1.970, складов разных—43.

Таким образом, план Верховного Главнокомандования Красной Армии по окружению и ликвидации крупной группировки отборных немецко-фашистских войск в основном осуществлен.

История войн не знала подобных примеров окружения и уничтожения столь большого количества регулярных войск, до предела насыщенных современной военной техникой.

Ликвидация окруженных в районе Сталинграда немецко-фашистских войск осуществлена силами Донского фронта под командованием генерал-полковника тов. РОССОВСКОГО К. К. и его начальника штаба генерал-лейтенанта тов. МАЛИНИНА М. С. Артиллерийским наступлением руководил представитель Ставки Верховного Главнокомандования маршал артиллерии тов. ВОРОНОВ Н. Н., а действиями авиации руководили генерал-полковник авиации тов. НОВИКОВ А. А. и генерал-лейтенант авиации тов. ГОЛОВАНОВ А. Е.

В боях отличились войска — генерал-лейтенанта тов. ЧИСТЯКОВА И. М., генерал-лейтенанта тов. ТОЛБУХИНА Ф. И., генерал-лейтенанта тов. БАТОВА П. И., генерал-лейтенанта тов. ШУМИЛОВА М. С., генерал-майора тов. ГАЛАНИНА И. В., генерал-лейтенанта тов. ЧУИКОВА В. И., генерал-майора тов. ЖАДОВА А. С. и авиачасти генерал-майора авиации тов. РУДЕНКО С. И.

СОВИНФОРМБЮРО.

ПИСЬМА ИЗ ДЕПО СВЕРДЛОВСК-СОТИРОВОЧНАЯ

— ★ —

2. Запущенность арочного хозяйства

Самый больной вопрос, который волнует сейчас паровозников депо — запущенность арочного хозяйства.

Значение арки в паровозной топке общеизвестно. Арочный свод расширяет полосу горения, увеличивает форсировку котла, позволяет экономить до 15 процентов угля. Недаром приказ НКПС 17.Ц категорически запрещает выдачу под поезд паровозов, не имеющих арочных сводов.

Однако у нас мало считаются с этим приказом. Как и в прошлую зиму, арок на большинстве паровозов нет. Только в числе закрепленных за мной, как за машинистом-инструктором, 9 локомотивов не имеют арочных сводов.

В депо нет фасонного арочно-го кирпича; вместо него укладывается простой клинчатый и арки, как это случилось на паровозах машинистов тт. Никулина и Печеркина, рушатся при первых же поездках.

Отсутствие арок приводит к огромному перерасходу топлива. Засоряются жаровые и дымогарные трубы, прогорают элементы, снижается паропроизводство. Отсюда берут начало остановки паровозов в пути по нагону пара, растяжки поездов на перегонах, задержки в продвижении срочных грузов.

За последнее время в депо часто бывает начальник службы т. Ионин. Он говорит решительно обо всем — о запущенности паровозов, о плохом уходе за локомотивами, о браке в работе паровозников, но когда речь заходит об арочном хозяйстве, начальник службы упорно отмахивается. Все дело в том, что в течение года командиры службы палец-о-палец не ударили для того, чтобы помочь депо в постановке арок на паровозы.

Установить арку — дело несложное. Когда был фасонный кирпич, паровозные бригады сами укладывали арочные своды на паровозах, даже в горячем состоянии. Они и теперь могут сделать это и в короткий срок одоровить паровозы. Надо только, чтобы паровозная служба и начальник депо т. Бондарь позаботились достать фасонный кирпич. В этом заключается теперь одна из важнейших задач по улучшению работы отстающего депо, по сокращению огромных перерасходов топлива.

А. Н. ЧЕРЕПАНОВ — машинист-инструктор.

В ПОЛИТОТДЕЛЕ ДОРОГИ

Политический отдел дороги дал указание политотделам отделений и узловым парткомам ознакомить со статьей инженера Дома Техники т. К. Щербакова «Регулировка поездов по направлениям» — главное в опыте работы диспетчера Николая Еремича, опубликованной в газете «Путевка» 21 января 1943 года диспетчеров, дежурных по станции и всех работников, связанных с движением поездов.

Политотдел дороги обязал политотделы отделений и узловых парткомы систематически вести работу по внедрению опыта работы Н. Еремича.

Ширить соревнование ереминцев на Тагильском отделении Укрепить дружбу железнодорожников с металлургами

Достижения диспетчеров-ереминцев

Следуя примеру диспетчера Николая Еремина, передовые диспетчеры и паровозники Тагильского отделения борются за скоростное продвижение поездов.

21 января диспетчер т. Остапешевский добился 100-процентного проследования поездов по графику путем заключения договоров на одну поездку.

23 января узловой диспетчер т. Пономарев, маневровый диспетчер станции Смычка т. Бородин, дежурный по станции т. Жук, дежурный по станции Западная т. Полянин, старшие стрелочники

станции Смычка тт. Замотаева Таисия, Замотаева Ольга, Арапова, старший осмотрщик т. Замковой, автоматчики тт. Шатунов, Плетин, главный кондуктор т. Шурыгин, машинист депо Тагил т. Козлов организовали скоростной оборот электровозов. Первый из них обернулся за 24 минуты, второй — за 30 минут, третий — за час при норме 1 час 09 минут.

Б. ЗУЙКИН — заместитель начальника Тагильского отделения движения.

В борьбе за первенство

По-боевому борются за выполнение своих обязательств кондукторы Н-Тагильского резерва.

В практику работы кондукторов вошло заключение социалистических договоров на одну поездку. В декабре был заключен 721 договор, из которых 592 были выполнены; обработано скоростными методами 150 составов, проведено 40 тяжеловесных поездов и перевезено 10.636 тонн груза сверх плана; совершенно ликвидированы случаи отмены поездов по вине кондукторов.

Главный кондуктор т. Куликов и старший кондуктор т. Дружинин выполняли пробег на 163 процента, заключили с диспетчерами 7 договоров на одну поездку и 6 из них выполнили. Работая на сборных поездках на участке Смычка—Свердловск, т. Куликов своевременно информирует станцию о подходе груза, применяет безотцепочную выгрузку. Поезда принимает за 20 — 25 минут.

Также хорошо работают главный кондуктор т. Касаткин и старший кондуктор т. Меркулова, выполнившие задание по пробегу на 139 процентов. Слаженно работают тт. Матуров, Хабаров, Мясликова, Киреев, Холодов, Жуikov, Кочева и другие.

За последнее время намного улучшилась политическая работа. Регулярно проводятся чистки и беседы, выпускаются боевые листки. Хорошо работают агитаторы—кандидаты партии тт. Сидорова, Черпанова, Юферова, Камаева, члены партии тт. Лян-

нов, Козьмин, беспартийные тт. Вершинин, Грекова и другие.

В результате проведенной политической работы лучшие люди коллектива вступили в ряды партии Ленина—Сталина. Уже приняты в партию стахановцы тт. Жуikov, Касаткин, Черпанова, Грекова и подали заявления о приеме в партию тт. Куликов, Пудова и Чесноков.

Большое значение имела проведенная встреча кондукторских бригад с диспетчерским коллективом, а также производственное совещание кондукторских бригад при участии смены дежурного по отделению т. Балакина.

Значительно улучшены также бытовые условия кондукторов. В общестии установлена сушилка, наведен порядок в помещениях.

Наряду с производственными успехами имеются еще и недостатки, с которыми нужно вести решительную борьбу. Еще низка трудовая дисциплина. В ноябре было 6 случаев нарушения Правил технической эксплуатации, в декабре — 8 случаев. Нарушений трудовой дисциплины в ноябре было — 9, в декабре — 6. Еще не налажена техническая учеба.

Подписав новогодний отчет-рапорт товарищу Сталину, коллектив кондукторского резерва взял на себя обязательство — в соревновании со свердловчанами добиться первенства на дороге. Все возможности для этого есть.

В. ЗАХАРОВ — начальник кондукторского резерва.

А. КРЫНИН — секретарь парторганизации.

Вопреки зимним трудностям

Н. Тагил (по телеграфу). Единая смена дежурного по отделению т. Балакина, в которую входит диспетчер узла т. Пономарев, маневровый диспетчер станции Смычка т. Бородин, дежурный по станции т. Жук, дежурный по станции Ново-Тагильского металлургического завода Западная т. Полянин, осмотрщики вагонов тт. Замковой и Осокин, в ночь с 24 на 25 января показали образцы преодоления зимних трудностей.

Оборот свердловских электровозов был произведен за 30 минут. Развоз местного груза сменой организовала одним паровозом, вместо трех, и на 87 вагонов перевыполнила задание. Диспетчер Свердловского участка т. Коньшин пропустил 7 вагонов с углем со среднесуточной скоростью 87,8 километра.

Также хорошо работала в дневное дежурство единая смена дежурного по отделению т. Добрынина. Диспетчер т. Балакин П., маневровый диспетчер станции Смычка т. Буриков, главный кондуктор т. Шурыгин, машинисты передаточных паровозов тт. Грегубенко, Софонов, старший осмотрщик вагонов т. Грешук, стрелочники тт. Черпанова, Завьялова организовали скоростную обработку маршрута с углем, прибывшего в адрес Коксохимзавода. Поезд прибыл на станцию Смычка в 15 часов 25 минут и через пять минут был отправлен на Западную. Поезд № 1215 был отправлен на Западную через 15 минут после прибытия в Смычку. Порожняковый состав был отправлен на Гороблагодатскую через 30 минут, за это время были произведены смены электровозной бригады и технический осмотр.

Дежурный по станции Смычка т. Кузнецов, осмотрщик вагонов т. Хабабулин, главный кондуктор т. Чесноков, машинист депо Н-Тагил т. Шило в течение 1 часа 35 минут подали на площадку две и вывели две передачи, обогнав паровоз за 25—27 минут с учетом приема и сдачи передачи.

Е. МАЛЫГИНОВ — начальник отделения движения, **Г. ГЛУЩЕНКО** — начальник политотдела отделения.

Тагильского металлургического завода, Смычка освободила станцию Западная от излишней маневровой работы, сэкономив ей за 10 дней января 100 паровозочасов.

Большую помощь заводам оказывает, предусмотренный технологическим процессом, пропуск кольцевых маршрутов, идущих с алапаевского участка схода через станцию Смычка. Только за 10 дней января было пропущено 16 таких маршрутов.

Работа по единому технологическому процессу железнодорожников станции Смычка и подвезных путей прилегающих заводов дала хорошие результаты. Однако то, что сделано, есть только начало, на котором никак нельзя останавливаться. Нужно преодолеть все недостатки, а их еще очень много, как со стороны работников завода, так и железнодорожников станции.

Нет достаточной борьбы за внедрение единой технологии и со стороны работников Тагильского отделения.

Например, станция Смычка на протяжении долгого времени бы-

ла забита пермским грузом. Не имея маневренности, она держала поезда на подходах. Нужно было кольцевки, идущие из Свердловска в адрес НТМЗ и Коксохима, пропускать по водочному ходу, минуя станцию Смычка. Также необходимо было маршруты, идущие из Свердловска для Уралавагонзавода пропускать через станцию Смычка сходом, путем обмена электровозов на паровозы на станции Н-Тагил. Но этого диспетчерский аппарат отделения не делал, чем усугубляла тяжелое положение станции, «помогая» ей держать поезда на подходах.

По вине работников отделения часто происходят и такие нарушения технологического процесса, как засорение кольцевых маршрутов вагонами с посторонним грузом. Так 12 января из Алапаевска шла кольцевка № 969 в адрес НТМЗ, в которой оказалось 16 вагонов разборки, направлением в Свердловск. Произойшли лишние, ненужные затруднения на станции Западная.

В засоренности кольцевых маршрутов в большой мере ви-

Обзор печати

Развивать соревнование между отделениями

(«Сталинский локомотив» Тагильского отделения. Ответственный редактор т. Кузнецов).

Принцип социалистического соревнования — работать хорошо, догонять лучших, добиваться общего под'ема. Каждый железнодорожник стремится быть всегда впереди. Он ревностно следит за результатом соревнования и поэтому, естественно, хочет знать, кто, кого обогнал, как работает товарищ, соревнующийся с ним, что еще нужно сделать, чтобы завоевать первенство.

Газета — организатор социалистического соревнования — обязана помочь в этом железнодорожнику. Однако, такой простой истины не понимает или не хочет понять редакция газеты «Сталинский локомотив».

Вот уже третий месяц газета умалчивает о социалистическом соревновании тагильских железнодорожников с железнодорожниками Свердловского отделения, и даже не сообщает итогов соревнования по своему отделению.

Несколько раз напоминали об этом соревновании свердловчане. Газета «Сталинский локомотив» перепечатывала социалистические обязательства коллектива Свердловского отделения и предложение свердловчан — начать соревнование диспетчерских участков. И только. Правда, она 19 декабря, вспомнила об этом соревновании, ограничившись следующей фразой: «Коллектив железнодорожников нашего отделения, соревнуясь со свердловчанами в первой половине достиг некоторых улучшений в работе».

Ни о дальнейших задачах, ни о передовом опыте газета ничего не говорит. На Свердловском отделении, по инициативе дис-

петчера Николая Еремина зародилось новое движение за перевыполнение государственных норм приема и сдачи поездов. Это движение стало известным за пределами дороги. Уже «Гудок» опубликовал лекцию т. Еремина и сообщил о его последователях на других дорогах. Но «Сталинский локомотив», кроме лозунга — «Следуйте примеру диспетчера Свердловского отделения товарища Еремина» (в № 93 от 21 ноября), да трех информационных заметок в номерах от 21 ноября и 19 декабря, ничего не рассказал об опыте т. Еремина и его последователей на Тагильском отделении. Таким образом сам пример, последовать которому призывает газета, читателям «Сталинского локомотива» не известен. Можно ли называть это активным распространением метода т. Еремина на Тагильском отделении? Безусловно, нет.

Тагильское и Свердловское отделения — решающие на дороге, от которых в значительной степени зависит успех работы всей магистрали. Недооценивать социалистическое соревнование между коллективами этих отделений — по меньшей мере — близорукость.

Надо развивать социалистическое соревнование между коллективами отделений, показать, кто кого опередил, кто сегодня лучше помогает Красной Армии громить проклятого врага, рассказать, чему нужно учиться у передовиков и добывать общего под'ема в работе дороги. Такова конкретная задача газеты «Сталинский локомотив».

ПЕРЕДОВАЯ СМЕНА

В соревнование единых смен станции Смычка за внедрение нового технологического процесса первенство во второй декаде января заняла смена маневрового диспетчера т. Шатунова, опередившая смену т. Шалунова. По сравнению с первой декадой смена повысила процент отпра-

вления поездов по графику и довела его до 91,5, снизила простой транзитных вагонов на 3 часа за счет снижения простоя готовых к отправлению составов. Во второй декаде отправлено без переделки на Новотагильский металлургический завод 10 передач, на коксозавод — 16 передач.

И. ЧЕРКЕС.

Резервы ускорения оборота вагонов

Станция Смычка — одна из крупнейших сортировочных станций дороги. На протяжении долгого времени она работала неудовлетворительно, не выполняла заданных измержителей и во многом лимитировала работу тагильских заводов черной металлургии.

Для коренного улучшения работы станции разработан и внедрен единый технологический процесс, по которому в основном и проходит сейчас наша работа с клиентурой.

Работа по единому технологическому процессу положительно сказалась с первых же дней. Прежде всего значительно подтянулись сами люди, они стали более дисциплинированными. Например, составитель т. Хохлаев никогда не укладывался в норму расформирования поездов, допускал брак. Сейчас он лучший составитель станции и выполняет задание на 150 процентов. Составитель Сыроедин и сцепщик Белобородов сократили норму на формирование поездов на 15 ми-

нут. Хорошо работают башмачники тт. Попов, Еделкин, Колобов, Рожанский и многие другие. Теперь они принимают вагоны на длинных позициях производят подгонку вагонов и сцепку без захода на пути осадочного паровоза.

Примеры отличной работы показывают многие работники других профессий — технические конторщики, списчики, скрутки, машинисты, стрелочники и т. д.

С 1 по 10 января станция все поезда отправляла строго по графику, сократился простой транзитных вагонов. И вследствие того, что станция отправляла Коксохимзаводу подобранные, не засоренные посторонним грузом передачи, станция Западная сократила простой вагонов на один час.

Улучшилась работа горки. Больше чем в три раза стали формировать красновские поезда.

Формируя чистые передачи для Коксохимзавода и Ново-Та-

новен и распорядительный отдел службы движения. Много есть фактов, когда прицепки разборок к проходящим маршрутам проводились по приказу распорядительного отдела.

Не применили в полной мере новый технологический процесс и работники транспортных цехов заводов. Передержки подвижного состава на путях клиентуры преступно велики, они превышают норму в 3—5 раз. Например цистерны на Коксохимзаводе в январе простаивали под сливом и наливом от 43 до 80 часов.

Новый технологический процесс — это очень эффективное средство для улучшения работы станции Смычка и веток клиентуры. Полное его освоение позволит намного ускорить оборот вагонов и паровозов, даст большие резервы в использовании подвижного состава, в усилении воинских перевозок.

Г. ПОДЛЕСНЫЙ — начальник станции Смычка.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.