

До подписания рапорта товарищу Сталину остался 21 день! БОЛЬШЕ НАПРЯЖЕНИЯ В ТРУДЕ, ТОВАРИЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ!

Они выполнили клятву вождю 1870 ВАГОНОВ СВЕРХ ПЛАНА

Вагонники нашей дороги за 11 месяцев выполнили годовой план по капитальному ремонту на 172,8 процента, по среднему ремонту товарных вагонов — на 123,3, и по годовому осмотру — на 100,8 процента.

Сверх плана служба произвела средний ремонт 1870 товарных вагонов.

П. ХАХАЕВ — начальник службы.

Годовая программа—за 11 месяцев

Коллектив вагонного участка Свердловск-пассажирская, борясь за выполнение клятвы уральцев товарищу Сталину, за 11 месяцев перевыполнил годовую программу. Средний ремонт товарных вагонов выполнен на 130 проц., годовой осмотр — на 120, годовой ремонт пассажирских—на 117, средний — на 166 проц.

За десять месяцев участок сэкономил 34,6 тонны смазки. Используя внутренние ресурсы, мы сэкономили более четырехсот тысяч рублей государственных средств.

Благодаря развернувшейся социалистическому соревнованию производительность труда поднялась на 15 проц. по сравнению с 4 кварталом прошлого года.

Г. КОСИКОВ — начальник участка.

Более 230 поездов в фонд победы

Составитель-стахановец станции Шарташ тов. Гусев, награжденный значком «Отличный движенец», выполняя клятву вождю, показал образцы самоотверженного труда. Еще в октябре он вместе со сцепщиком тов. Сычевым и машинистом маневрового паровоза тов. Половинкиным завершил годовое задание по формированию поездов.

В ноябре и декабре тов. Гусев еще больше повысил производительность труда, выполняя сменные задания на 140 — 150 процентов. На 10 декабря бригада т. Гусева в фонд победы над врагом сформировала сверх годового задания более 230 поездов.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро станции.

На 3 месяца ранее срока

Коллектив Камышловской д/станции сигнализации и связи (нач. т. Трусов), выполняя клятву уральцев товарищу Сталину, закончил все плановые и дополнительные работы на три месяца ранее срока и первым среди связистов получил паспорт готовности к зиме.

Применяя лунинские методы работы, всемерно используя внутренние ресурсы, связисты дистанции в свободное от работы время выполнили ряд важных заданий по увеличению пропускной способности и улучшению работы устройств связи, сэкономили 26 тысяч рублей государственных средств.

Образцы самоотверженного труда показывают телеграфисты тт. Шуклина, Шилов, Поленова, Кожина, выполняющие производственные задания на 170—180 процентов.

П. САИТОВ — пом. нач. службы связи по надрам.

КОГДА НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ ИГНОРИРУЕТ ПРИКАЗЫ

За последнее время увеличились брак и аварии по вине паровозников. Происходит это, прежде всего, потому, что руководителями службы и, в первую очередь, ее начальником тов. Иониным, игнорируются приказы НКПС и начальника дороги по безопасности движения поездов.

В ноябре, на одном из участков дороги, по вине паровозников, произошла авария. Оперативное совещание при начальнике дороги предложило т. Ионину и начальнику локомотивного отдела т. Перекальскому выполнить ряд мероприятий. Однако т. Ионин не только сам не выполнил это решение, но и не стал нужным поставить в известность т. Перекальского о том, что ему нужно сделать. И это не первый случай наплевательского отношения т. Ионина к решениям оперативных совещаний по разбору случаев брака и аварий. Он ограничивается только тем, что подшивает протоколы этих совещаний в дело.

Решением оперативных совещаний было также предложено т. Ионину произвести аттестацию паровозных бригад и перепроверку начальников депо и их заместителей, проинструктировать паровозные бригады в порядке следования паровозов по ст. Свердловск-сортировочная, ежемесячно составлять планы работы службы и отделов по обеспечению безопасности движения и т. д. Ни один из этих пунктов не выполнен.

Приказом зам. наркома № 496 определен круг обязанностей машинистов-инструкторов. Однако, вопреки этому приказу, инструкторы в большинстве своем используются с ведома т. Ионина на других работах.

Под носом у т. Ионина, в службе, неправильно используются ревизоры, которые призваны осуществлять контроль за выполнением Правил технической эксплуатации и предупреждать случаи брака и аварий. Например, Ревизор т. Афанасенко продолжает в свободное время заготавливать овощи и дрова и до сих пор к

исполнению своих непосредственных обязанностей не приступал.

НКПС неоднократно требовал от т. Ионина принятия мер по оздоровлению работы депо Свердловск-сортировочная, имеющего большое количество брака в работе. Зам. наркома т. Гарный обязывал его выстроить дом для дежурных по депо, общежитие и красный уголок для паровозников. Сроки прошли, а к строительству и не думали приступать. Не принято также мер по освещению тракционных путей депо, где часто в ночное время происходят столкновения локомотивов. Штат стрелочников депо не укомплектован, нехватает двух инструкторов-машинистов и т. д.

Кто дал право т. Ионину нарушать Устав о дисциплине и не выполнять приказы НКПС и начальника дороги?

Н. АНТИПОВ — зам. дорожного ревизора НКПС по безопасности движения.



С. ГОРБУНОВ — старший осмотровик Тюменского вагонного участка в зимнее время работает четко, без брака.

Фото А. Шаевича.

—————

По примеру всольинских активистов

Как и жены рабочих депо Свердловск-пассажирская мы горячо поддерживаем благородный начин всольинских активистов.

Мы берем шефство над общестиями молодежи, где живут помощники машинистов и кочегары. Мы наведем здесь порядок и чистоту, создадим домашний уют: на окна повесим шторы, приведем в порядок постельные принадлежности, достанем мебель, починим белье — сделаем все, чтобы подросток после работы мог культурно отдохнуть, чтобы он почувствовал нашу материнскую заботу о нем и работал бы лучше, еще напряженнее на помощь фронту.

Многие из подростков нынче будут впервые работать зимой. Создав хорошие бытовые условия, мы поможем им смелее преодолеть зимние трудности.

Е. КОСОТУРОВА, Т. ЛОВАНОВА, А. ЮДИНА, А. ГОЛОДОВА — жены рабочих депо Свердловск-сортировочная.

Перевыполнять нормы приема и сдачи поездов

В письме товарищу Сталину железнодорожники нашей страны поклялись «Борьбу за графика движения, за беспрепятственный прием и отправление поездов сделать основой всей работы железнодорожников».

Выполняя клятву вождю, движеницы и паровозники Кузинского отделения настойчиво борются за перевыполнение норм поездного обмена. 5 декабря диспетчер т. Воронецкий, используя резервы в поездной работе, улучшил оборот паровозов на Кыновском участке и благодаря этому сдал по станции Шаля сверх задания два поезда и снизил парк на отделении на 254 вагона. 6 декабря диспетчер т. Иванов также перевыполнил нормы сдачи поездов на Пермскую дорогу.

На паровозе машиниста т. Башкатова, вследствие ожога, вышел из строя кочегар. Несмотря на это, т. Башкатов, выполняя договор на социалистическое соревнование, заключенный с диспетчером т. Воронецким, провел поезд с высокой технической скоростью и прибыл на станцию Шаля на три часа ранее расписания. Этот состав досрочно был сдан на Пермскую дорогу.

Для перевыполнения норм поездного обмена мы стараемся использовать все резервы поездной и грузовой работы. Так в ноябре при активном участии линейного помощника начальника грузовой службы т. Шорохова мы организовали три ступенчатых маршрута дров на станциях Сарга, Меркитасиха, Кузино. Уткинский завод по методу Героя Социалистического Труда тов. Осипова, чем намного ускорили оборот вагонов.

Для того, чтобы резко улучшить поездную работу и ежедневно перевыполнять нормы приема и сдачи поездов, мы предлагаем развернуть социалистическое соревнование единых смен и диспетчерских участков дороги за преодоление зимних трудностей.

Н. ЕРЕМИН — зам. начальника отделения, Н. БАЖИН — дежурный по отделению, П. КОСТЫЛЕВ — диспетчер.

Соревнование коллективов топливных складов

ПО-ЛУНИНСКИ УХАЖИВАТЬ ЗА КРАНОМ

Лунинский уход за краном — решающее условие его бесперебойной работы зимой. Вот почему, принимая кран от напарника, я тщательно осматриваю каждую деталь и, прежде всего, наиболее подверженные замораживанию: цилиндры краники, водогоня, вестовые трубы. Чтобы убедиться в их полной исправности, опробываю их паром.

Особенно важными являются вестовые трубы — они подают воду в котел. Их необходимо вовремя прогреть паром, чтобы предупредить замерзание. Тогда не будет и перебоев в поступлении воды в котел и, следовательно, задержки в подаче угля на паровозы.

В процессе работы мой помощник смазывает маслом ведущие части — главный и ходовой валы, ролики поворота. Остальные части, которые требуют остановки машины, смазываются в промежутках между подачей угля на паровозы. Своевременная смазка сохраняет механизм от износа, удлинит срок службы деталей.

Пока мой помощник смазывает механизмы, я закрепляю части, ослабшие во время работы. Если замечаю, что какой-нибудь болт, например, поворотный подшипник особенно часто ослабевает, обращаю на него больше внимания и этим предупреждаю выход механизма из строя и сбои в работе крана.

Практика показала, что такой уход за краном в условиях зимы дает отличные результаты. В любые холода и снегопады мы по-скоростному снабжаем паровозы углем, избегаем лишнего ремонта. Вот на последней промывке у нас было записано пунктов 8—10, тогда как у других машинистов краны имели до 30 дефектов.

Промысловый ремонт мы вы-

полняем своими силами. На замену болтов затрачиваем времени на четыре часа меньше нормы. Без помощи арматурщика притерли всю арматуру. Без котельщика промыли котел и сами произвели все слесарные работы. В эту промывку мы отопили кран из матуриалов, которые собирали дома. Ремонт закончили на полчаса ранее срока. Наша бригада первая на складе получила паспорт готовности к зиме.

Вступив в дорожное соревнование коллективов складов топлива, мы с честью выполняем свои обязательства. На подходе тонны угля вместо трех затрачиваем не более одной минуты, сократили простой паровозов на складе на 10—15 минут. Даем свыше двухсот процентов производительности труда.

Выполняя клятву товарищу Сталину, я прилагаю все усилия к тому, чтобы зимой по-скоростному снабжать паровозы топливом. В дежурство 7 декабря был особенно большой подход паровозов. Но, используя метод Героя Социалистического Труда т. Черепанова, я одновременно подавал уголь на два паровоза. Это мне позволило снабдить углем на шесть локомотивов больше обычного.

Каждый машинист-крановщик, каждая бригада должны по-лунински ухаживать за краном, использовать метод т. Черепанова, чтобы обеспечить бесперебойное снабжение паровозов углем в условиях суровой уральской зимы.

П. ШАТЫРКО — машинист угледоъемного крана склада топлива Свердловск-пассажирская.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.