

До подписания рапорта товарищу Сталину осталось 14 дней! ШИРИТЬ НА ДОРОГЕ ДВИЖЕНИЕ ДИСПЕТЧЕРОВ-ЕРЕМИНЦЕВ!

Они выполнили клятву вождю

СОСТАВИТЕЛИ — ФРОНТУ

Мастера скоростных методов формирования поездов составители станции Свердловск-сортировочная тт. Карякин, Жужгов и Кузьминых с честью выполнили клятву вождю.

За 11 месяцев они сформировали сверх годового задания 289 поездов, из них тов. Жужгов — 187, тов. Карякин — 72 и тов. Кузьминых — 30 поездов.

А. КУДРЯВЦЕВ — инженер станции по труду.

Более половины всех рабочих перевыполнили годовое задание

Верные своей клятве вождю передовые ремонтники депо Свердловск-пассажирская досрочно завершили выполнение годовой производственной программы. К 15 декабря выполнили двухгодичное задание 6, полуторного оное — 11 человек, а всего перевыполнивших годовую программу 62 процента общего числа рабочих.

В. БЫДАНЦЕВ — секретарь партбюро депо.

Сэкономлено 116 человекодней

Каменщик-стахановец Тагильского стройучастка Дорстроя Арнадий Матросов завершил выполнение годового задания в сентябре. К 16 декабря он за счет перевыполнения норм выработки сэкономил 116 человекодней и уложился сверх годового задания кирпичей столько, что их хватило бы на постройку трех водоемных зданий.

А. КОРЕННОВ — начальник производственно-технического отдела Дорстроя.

ДОСРОЧНО

Движенцы станции Реж, выполняя клятву уральцев товарищу Сталину, досрочно выполнили свое обязательство.

К 10 декабря станция завершила годовую план погрузку на 139,6 процента. К 1 января мы взяли обязательство — дополнительно погрузить 150 вагонов.

А. КАРТАШОВ — начальник станции.

План ремонта вагонов перевыполнен

Коллектив Камышловского вагонного участка (нач. т. Пахомов), борясь за образцовое выполнение клятвы вождю народов товарищу Сталину, за 11 месяцев и 10 дней декабря выполнил годовую план по капитальному ремонту на 192 процента, среднему — на 150, годовому осмотру — на 108 процентов. Из всех видов ремонта выпущены вагоны сверх задания.

За 9 месяцев от рабочих участка поступило несколько рационализаторских предложений, которые дали экономию в 20 тысяч рублей.

К. СМОРНОВ — нач. вагонного отдела службы.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПОДНЯТЬ УРОВЕНЬ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ РАБОТЫ

28 членов ВКП(б) и 5 кандидатов состоят в парторганизации Н.Тагильского отделения движения. Это — большая сила. При правильной расстановке коммунистов по решающим участкам, при их дружной, сплоченной работе, аппарат отделения может с успехом решать поставленные задачи.

Но беда в том, что организационная работа в парторганизации находится на низком уровне. Дисциплина ослаблена. Многие коммунисты пренебрегают партийными поручениями и не выполняют служебного долга.

— Поручил я члену партбюро тов. Пименову проверить, как выполняется решение партсобрания, — говорит секретарь партбюро тов. Кожевников, — дважды предупреждал, но он так ничего и не сделал.

Коммунистке Клобуковой поручена наглядная агитация. Не видно что-то этой агитации. Два

лозунга, плакат годичной давности и бледная, худосочная стенгазета, выпущенная к 7 ноября, — вот и все. Люди прохордят, даже не взглянув на эти узявшие плоды деятельности тов. Клобуковой.

Печать формализма лежит на агитационной работе. Тов. Масленникова считают лучшим агитатором. Верно, он аккуратно проводит читки, «прорабатывает» руководящие материалы. Но почему смена тов. Медведевой, к которой он прикреплен, плетется в хвосте?

Опытный движенец тов. Масленников мог бы разобрать ошибки диспетчеров, помочь им овладеть передовыми методами, разжечь в смене соревнование. Но ведь это требует времени и кропотливой работы. Куда проще — прочесть газету и уйти.

Партийное бюро не борется за повышение авангардной роли коммунистов. Характерно, что

все коммунисты, работающие в диспетчерском коллективе, занимают в соревновании самые последние места.

— Почему не заключаете соц. договоров с поездными бригадами? — спросил тов. Кожевников диспетчера-коммунистку тов. Волкову.

— Как я буду заключать, если знаю, что не выполняю обязательств.

Этим и исчерпалась беседа секретаря с коммунисткой об ее авангардной роли.

В работе аппарата отделения много косности, неповоротливости, бюрократизма. Заброшен единый технологический процесс работы станций с клиентурой, хронически не выполняются задания по погрузке и выгрузке, вдвое завышен оборот вагонов, игнорируется ереминское движение.

Почему бы парторганизации не проверить работу коммунистов, ведающих этими участками? Но тов. Кожевников почему-то считает, что парторганизация не вправе заниматься этими вопросами.

— Наша парторганизация учрежденческого типа и мы не

можем контролировать деятельность администрации, — говорит он.

Конечно, контролировать администрацию парторганизация не может. Но она обязана всемерно укреплять аппарат, очищать его от косности, бюрократизма, поддерживать и развивать передовые методы труда. Излишняя робость в этих вопросах только вредит.

Чтобы решить эту задачу парторганизации необходимо, в первую очередь, поднять организаторскую роль коммунистов, укрепить партийную дисциплину. Дело это сложное и кропотливое. Дать коммунисту партийное поручение — это еще не все. Нужно повседневно проверять его выполнение, инструктировать коммуниста, помогать ему. Основное внимание парторганизации должно быть направлено на укрепление решающих отделов. Шире развернуть соревнование в единых сменах, среди грузовых работников, распространить скоростные методы поездной и грузовой работы — первейший долг коммунистов отделения.

Г. ЮРИН.

ПОДДЕРЖИВАЮ ПОЧИН КУЗИНСКИХ ДИСПЕТЧЕРОВ

В своем письме тов. Еремин и диспетчеры Кузинского отделения призывают всех движенцев дороги возобновить и шире развернуть соревнование единых смен и диспетчерских участков за выполнение и перевыполнение норм поездного обмена. Я поддерживаю это предложение.

На своем участке я начал соревнование с поездными бригадами за скоростное продвижение поездов. 13 декабря машинисты тт. Шипачев, Сухов, главный кондуктор тов. Смыков, получив от меня социалистическую путевку, провели поезд № 1102 из Смычки до Алапаевска, превысив норму участковой скорости на 8 километров в час. Машинисты тт. Кирьянов, Саматов и главный кондуктор тов. Матуров провели по участку сборный поезд № 1434 на 3 часа 13 мин, быстрее времени, предусмотренного графиком.

За сутки я заключил с поездными бригадами 9 содоговоров на одну поездку и все они выполнены. В результате этого я сократил оборот

паровозов на 3,3 часа против нормы и перевыполнил норму среднесуточного пробега на 108 километров.

Но при всем этом я лишь только выполнил норму сдачи поездов на Егоршинское отделение. Между тем, я бы мог сдать поезда и сверх установленной нормы, если бы тагильские паровозы не простаивали по 3—4 часа в обратном депо Алапаевск. Дежурившие вместе со мной диспетчеры Егоршинского отделения тт. Попов и Тарасов не помогли мне еще больше ускорить оборот паровозов.

Я вызываю на социалистическое соревнование за перевыполнение норм приема и сдачи поездов диспетчера Егоршинского отделения тов. Тарасова. Вместе с ним, применяя метод тов. Еремина, развивая соревнование за скоростное продвижение поездов, мы ускорим продвижение грузов металлургическим и оборонным предприятиям.

Б. ОСТАШЕВСКИЙ — диспетчер Н-Тагильского отделения.

Соревнование коллективов топливных складов

ПО МЕТОДУ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА АНАНИЯ ЧЕРЕПАНОВА

Призыв рабочих и командиров склада топлива Свердловск-сортировочная нашел горячий отклик в нашем коллективе. Машинисты-крановщики взяли обязательство: работать по черепановски, поднять производительность труда до 200 процентов к норме и сократить время подачи тонны топлива с трех до одной минуты.

Машинисты успешно овладели скоростным методом Героя Социалистического Труда тов. Черепанова. В прошлом году, будучи в Свердловске на курсах, я некоторое время работал с Ананием Калистратовичем — освоил его опыт и стал его горячим последователем. Ввел у себя на складе одновременную подачу угля одним краном на два паровоза и набор воды для крана без останковки его работы при подаче угля. Грейфер крана поворачиваю и опускаю на ходу. В промежутки между экипировками подбираю уголь в кучи, подготавливая фронт подачи.

Метод тов. Черепанова требует не останавливаться на достигнутом, а неустанно совершенствовать производство. Несложное приспособление позволило мне значительно ускорить выгрузку угля из вагона. Дело

в том, что если при выгрузке не поднимать грейфер на достаточную высоту — тяги перекручиваются при повороте и их приходится раскручивать вручную. Поднимать же грейфер —

означает увеличить работу крана и время выгрузки. Я разрешил задачу просто: привязываю трос одним концом за стрелу, другим за тягу грейфера — это позволяет мне поднимать грейфер всего лишь на метр от гондолы и сразу же делать поворот стрелы. Тяги при этом не перекручиваются, а главное ускоряется выгрузка.

Я довел выгрузку угля до 360 тонн за смену, при бесперебойной подаче угля на паровозы. Весь капитальный, средний и текущий ремонт крана мы выполняем сами и действует он безотказно. Мой помощник член ВКП(б) тов. Ковыль содержит кран в безукоризненной чистоте, крепит детали, заботливо смазывает трущиеся части.

Работая по методу тов. Черепанова я выполнил ноябрьское задание на 198 процентов и сократил время на подачу одной тонны угля до 1,2 минуты. На этом, конечно, не успокаиваюсь: буду работать еще напряженнее, чтобы без задержки снабжаемые углем паровозы быстрее доставляли фронт все необходимое для близкой победы.

М. МАЛИНОВСКИЙ — старший машинист углеподъемного крана Нижнетагильского склада топлива.



М. МАЛИНОВСКИЙ.
Фото А. Шавича.

Скоростная выгрузка топлива

15 декабря на склад топлива Свердловск-пассажирская был подан кольцевой маршрут. Податчики тт. Васев, Рублев, Пьянков и Дресвянкин обязались по скоростному выгрузить уголь. Свое обязательство они с честью выполнили.

Вместо 20 тонн, предусмотренных на смену, они за 4 часа выгрузили по 70 тонн, выполнив производственное задание на 700 процентов. Податчик тов. Васев выгрузил 85 тонн, выполнив задание на 850 процентов.

Так податчики-стахановцы, соревнуясь за лучший топливный склад дороги, показывают образцы работы.

П. РЯБОВ — зам. начальника склада.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.